

Drogie schładzanie

Od tego lata można zapłacić we Włoszech 1 800 zł za schładzanie się klimatyzacją na postoju. Niektórzy kierowcy w Italii przywykli do tego, że przed jazdą odpalali silnik i klimatyzację, żeby obniżyć temperaturę w ekstremalnie rozgrzanym samochodzie. Z uwagi na ekologię postój z włączonym silnikiem jest niezgodny z przepisami, więc podniesiono kary. Podobnie jest w Polsce, ale u nas takie za takie wykroczenie maksymalnie można dostać 500 zł.

Mandat kartą

Będzie można płacić mandaty kartą płatniczą. Prezydent podpisał nowelizację prawa, które umożliwia wyposażenie policji w terminale obsługujące karty. Kierowcy będą mieli do wyboru: przelew tak jak teraz, albo płatność kartą na miejscu. To udogodnienie ma również pomóc w karaniu kierowców z zagranicy. Ci do tej pory jako jedyni płacili mandaty od ręki, a często nie mieli przy sobie odpowiedniej ilości gotówki.

Nowy Phantom

Ósma generacja Rolls Roycea Phantoma zaprezentowana. Nowe auto jest reklamowane jako najcichsze na świecie. 130 kilogramów waży samo wyciszenie kabiny. Cena jak zwykle nie jest istotna, a lista wyposażenia dodatkowego trudna do zdefiniowania. Można zamówić wszystko: na przykład dzieło dowolnego artysty wkomponowane w deskę rozdzielczą. Tradycyjnie Phantom napędzany jest silnikiem V12 o pojemności 6,75 litra, którego moc wynosi 570 koni.



1,8 tys. zł kary



Gin Herleya

Pewna niemiecka manufaktura motocyklowa postanowiła wypuścić na rynek serię butelek ginu, w który zatopiono części motocyklowe. Mieliśmy już do czynienia z alkoholem, w którym zatapiało się jadowite węże, owady, skorpiony czy trawę. Tym razem to części silnikowe z motocykli Harley Davidson. Ponoć metal został dokładnie oczyszczony i nie wpływa na smak ginu. Pierwsza seria butelek sprzedana się na pniu - koszt takiej przyjemności to ponad 4 tys. zł za butelkę.



Volkswagony do wyrejestracji

Nie chcesz poddać swojego auta akcji naprawczej? Trzeba będzie je wyrejestrować. Tak w Niemczech prawdopodobnie zostaną potraktowani właściciele samochodów z grupy Volkswagena, którzy nie będą chcieli poddać ich kampanii serwisowej. Diesle oszukujące analizatory spalin są modyfikowane przez serwis tak, żeby dostosować je do norm. Niestety właściciele skarżą się, że „naprawione” auta tracą moc i mają problem m.in. z zaworami EGR. Jednak niemiecki rząd chce wszystkich na siłę przekonać, żeby odwiedzili serwis.

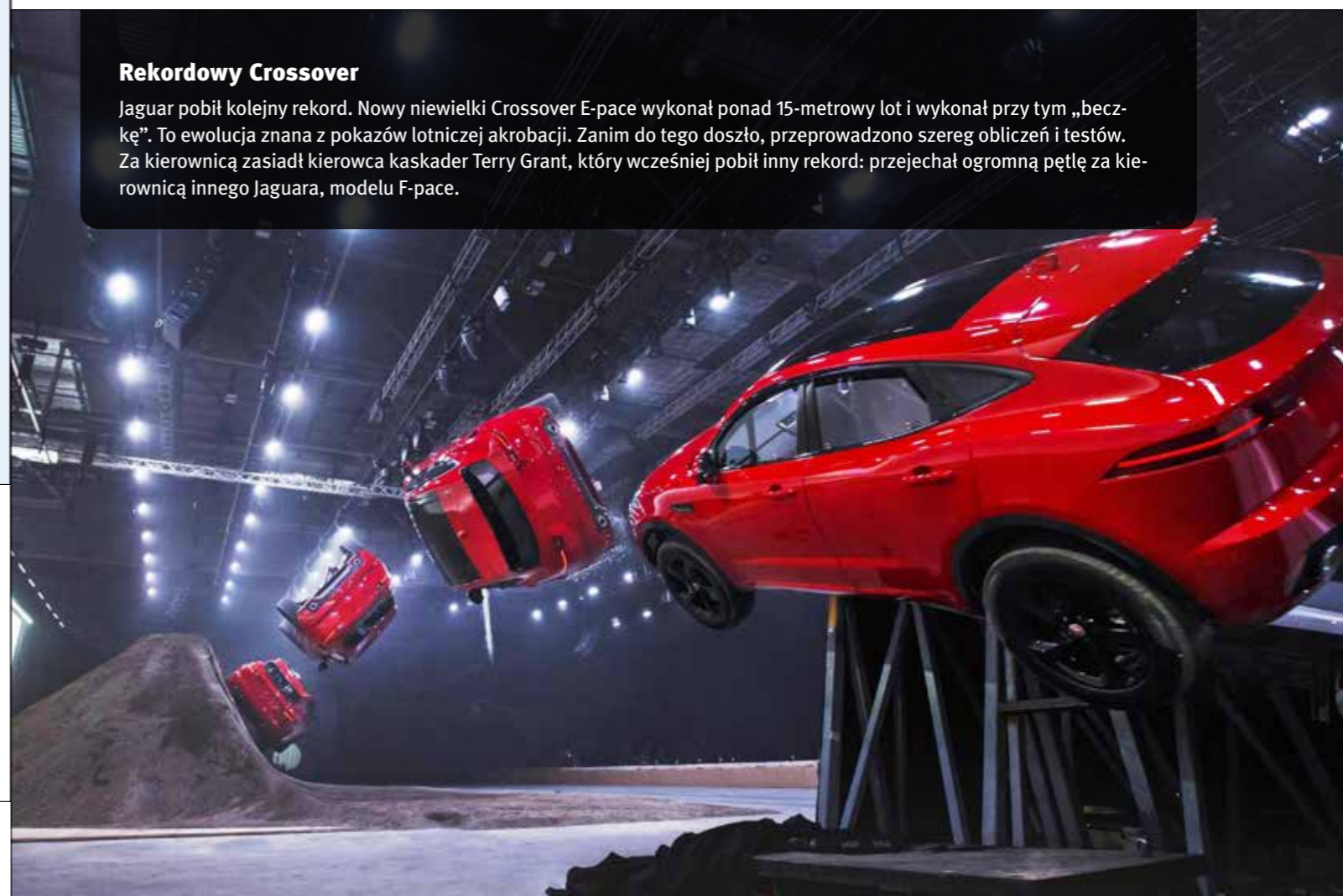
Ekologia w kwadratowym wydaniu

Bollinger B1, tak nazywa się terenowy samochód z napędem elektrycznym stworzony przez firmę start-upową z Nowego Jorku. Minimalistyczne nadwozie w klasycznym offroadowym stylu kryje dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 360 koni mechanicznych. Napęd naturalnie przekazywany jest na 4 koła. Zasięg to od niespełna 200 do ponad 300 km. W środku wyposażenie nie jest bogate, ale nie o to chodzi w terenówce. B1 będzie rozpędzał się do setki w 4,5 sekundy, a maksymalnie pojedzie 204 km/h.



Rekordowy Crossover

Jaguar pobił kolejny rekord. Nowy niewielki Crossover E-pace wykonał ponad 15-metrowy lot i wykonał przy tym „beczkę”. To ewolucja znana z pokazów lotniczej akrobacji. Zanim do tego doszło, przeprowadzono szereg obliczeń i testów. Za kierownicą zasiadł kierowca kaskader Terry Grant, który wcześniej pobił inny rekord: przejechał ogromną pętlę za kierownicą innego Jaguara, modelu F-pace.



Prąd nie da zasnąć

Na jednym z portali zajmujących się zbieraniem funduszy na innowacyjne projekty zaprezentowano bransoletkę dla sennych kierowców. Steer to urządzenie, które pilnuje, żeby kierowca nie zasnął za kierownicą. Czujniki monitorują tętno i stan skóry. Na podstawie tych danych wiadomo, czy człowiek robi się senny. Na początku bransoletka ostrzega kierowcę o tym, że może zasnąć. Później bez pardonu robi pobudkę przy pomocy niegroźnego, ale dość silnego impulsu prądu.



Transportowy Oscar dla polskiej firmy

Dane ładunku

Długość – 78 metrów

Szerokość – 6,4 metra

Wysokość – 7,4 metra

Waga – reaktor 200 ton, reaktor z jednym ciągnikiem i przyczepami 308 ton

Choć przed nami jeszcze kilka miesięcy tego roku, to jednak już teraz można śmiało powiedzieć, że rok 2017 w międzynarodowym przewozie ponadnormatywnym należał do polskiej firmy MTD Skuratowicz, która za przewiezienie z Litwy na Białoruś ogromnego reaktora otrzymała „transportowego Oscara”.

Piotr Gawelczyk

S tatuetka „ESTA Awards of excellence 2017” – prestiżowa nagroda europejskiego stowarzyszenia transportu ponadgabarytowego w kategorii „Przewóz ładunku o masie całkowitej ponad 120 ton po drogach publicznych” – po raz pierwszy w historii trafiła do rąk polskiego przedsiębiorcy.

– Nawet na nas, osobach prze-

cież bardzo doświadczonych, którzy już niejedno widzieli, ładunek zrobił wrażenie. To naprawdę było coś ogromnego – wspomina Jarosław Żurawski, uczestniczący w przygotowaniach przedsięwzięcia związanego z przewozem ważącego 200 ton reaktora. Trzeba go było przetransportować z portu w Kłajpedzie na Litwie do zakładów chemicznych w Grodnie na Białorusi. Bagatela – 800 kilometrów.

Firma przygotowywała się do „oskarowego” transportu 14 miesięcy. Reaktor został wyprodukowany w

Hradec Kralove w Czechach. Najpierw, w dwóch częściach, trafił do portu w Melniku, gdzie został zespawany. Następnie barką popłynął do Rostocku i przez morze trafił do Kłajpedy. Ostatni, najtrudniejszy etap – i tu do akcji weszła polska firma – pokonał drogą na specjalnych platformach.

Lokalnymi drogami

Dlaczego akurat z Kłajpedy? Białorusini nie mają portu, dlatego też wiele transportów adresowanych do tego

kraju przechodzi właśnie przez odpowiednio zmodernizowany, dostosowany do tego typu ładunków port na Litwie. Tranzytowy szlak transportowy z Litwy na Białoruś biegnie wzdłuż granicy łotewskiej.

– Najpierw Litwini i Białorusini, a potem my, kilometr po kilometrze przemierzyliśmy całą trasę, notując wszelkie możliwe utrudnienia, jakie możemy napotkać po drodze – mówi Żurawski. Uwagi zostały przekazane zlecającemu usługę litewskiemu partnerowi. I można było ruszać. – Oczy-

wiście wcześniej trzeba było postarać się o wszystkie niezbędne pozwolenia na zorganizowanie tego typu transportu zarówno na Litwie, jak i na Białorusi – zaznacza Jarosław Żurawski. Tym jednak zajęli się Litwini.

Co prawda z Kłajpedy do Grodna można dojechać głównymi drogami, lecz ze względu na wielkość ładunku nie było to możliwe. Szukano takiej trasy, na której przede wszystkim nie będzie wiaduktów i linii kolejowych. Dlatego z Kłajpedy transport ruszył w kierunku granicy łotewskiej, potem

wzdłuż niej poruszał się lokalnymi drogami. W ten sposób dojechano do granicy litewsko-białoruskiej w miejscowości Lyntupy. To lokalne przejście graniczne przeznaczone dla pieszych i lokalnego ruchu w obrębie 50 km, specjalnie jest otwierane dla tego typu transportów. – Zanim przekroczyliśmy granicę, litewski pilot musiał pojechać do Wilna, by przywieźć celników w celu odprawienia transportu i otwarcia granicy. Zawsze przekraczamy ją w weekend, kiedy jest zamknięta dla normalnego ruchu. Tak samo



jest po stronie białoruskiej – mówi Żurawski. Z Łyntup transport ruszył do Grodna.

200 ton na śniegu

Na niektórych skrzyżowaniach trzeba było wykonywać standardowe w takich przypadkach czynności, jak dodatkowe utwardzenia pobocza, demontaż sygnalizatorów i przeróbki rond czy przycinanie gałęzi drzew. Czasami konieczne było także dokładanie na krawężniki specjalnych klinów po to, by transport mógł w moż-

liwie jak najłagodniejszy sposób po nich przejechać. Jednym z najtrudniejszych elementów było jednak odpowiednie zabezpieczenie mostu poprzez nałożenie na niego tzw. fly over bridge, czyli „mostu nad mostem”, tak aby nie zawałił się w trakcie przejazdu. – Wspierała nas w tym miejscowa policja i lokalne firmy, które przygotowywały infrastrukturę – powiedział Jarosław Żurawski. – Jechaliśmy siedem dni, ok. 120 km dziennie. Z uwagi na wymiary ładunku Litwini i Białorusini nie zgodzili się na jazdę w ciągu dnia – wspomina Żurawski.

Przedsiębiorca

Rodzinną firmą

MTD Skuratowicz działa w Niemodlinie od 1981 r. To rodzinną firmą założoną przez Kazimierza Skuratowicza, specjalizująca się w kompleksowym transporcie ładunków wielkogabarytowych drogą lądową, wodną i powietrzną. Obecnie zatrudnia 80 osób. Realizuje transporty ponadnormatywne w całej Europie, głównie w Niemczech, Skandynawii oraz krajach Beneluksu.

Transport poruszał się, w przypadku prostej drogi, z prędkością ok 20-25 km na godz. Zdarzało się jednak, że malała ona do szybkości, z jaką porusza się pieszy – 9 km/godz. Średnia wyniosła mniej więcej 13-14 km na godz. – Niektóre zakręty pokonywaliśmy przez 15 minut – powiedział Żurawski. – Wiosną czy latem przy czarnym, suchym asfalcie nie byłoby problemów. Proszę jednak pamiętać że to była zima, więc żartów nie było. Dodatkowo zaczął padać śnieg. Co prawda Litwa jest w miarę płaskim krajem, lecz mimo wszystko gdzieś tam są małe pagórki i tam trzeba było bardzo uważać. Jeden ciągnik ciągnie, drugi z tyłu pcha, pomaga-

jąc temu pierwszemu. Pal sześć pod górkę – wtedy ciągniki, jeśli nie dadzą rady, po prostu się zatrzymają. Dużo gorzej jest z górki, kiedy ładunek pcha na pierwszy ciągnik, a drugi, ten z tyłu, nie da rady tej siły zamortyzować – dodaje. Takich przypadków jednak nie było. – Przed wjazdem na tego typu odcinki sprawdzaliśmy, czy nawierzchnia jest dostatecznie oczyszczona i „przyczepna” – wspomina Żurawski.

Ładunek został umiejscowiony na specjalnych obrotnicach, co powodowało, że był wysoko, więc było duże niebezpieczeństwo wywrotki. Dlatego trzeba było non-stop pilnować, by reaktor był niemal cały czas w pozycji pionowej. Operator, który szedł obok transportu, czuwał nad tym, by natychmiast reagować w przypadku jakiegokolwiek większego przechyłu.

Najlepsi kierowcy

– Byliśmy do całej operacji naprawę bardzo dobrze przygotowani. Wszystko dokładnie sprawdziliśmy, zatrudniliśmy najlepszych kierowców i operatorów mających duże doświadczenie. Obawy? Małe były, bo zawsze coś niespodziewanego mogło się wydarzyć - gdzieś na zakręcie coś się urwie, przebiją się dwa koła. I to jest największy problem, zwłaszcza

w przypadku, gdy łapie się kaptcia na wewnętrznej części wózka. Wtedy trzeba go odwrócić, by koło znalazło się na zewnątrz. W naszym przypadku ładunek nie był przewożony na pojedynczej przyczepie, dodatkowo był zamocowany na obrotnicach. Ewentualna wymiana opony ani nie byłaby prosta, ani bezpieczna. Na szczęście nie mieliśmy takich zdarzeń, wszystko poszło spokojnie – mówi Żurawski.

– Czy da się przewieźć jeszcze większe i cięższe ładunki? Tak, ale nie po drodze publicznej. Kilka lat temu uczestniczyłem w transporcie, na samojedznych przyczepach, ważącego 1 200 ton reaktora chemicznego dla Lotosu. 60 m długości, średnica ogromna, ale cała trasa to raptem kilometr po lokalnej drodze. Pamiętam też przewożenie ważącego 400 ton generatora do elektrowni budowanej w Płocku. Co prawda tam jechało się po drogach publicznych, ale z nabrzeża w Płocku do bram Orłenu to osiem kilometrów, więc można było ten kawałek odpowiednio przygotować – wspomina podobne transporty Żurawski.

– Od momentu otrzymania przez naszą firmę propozycji realizacji tej usługi nie było dylematu, czy podejmiemy się wyzwania. Z jednej strony podeszliśmy do całej sprawy ambicjonalnie, z drugiej zaś wiedzie-

ESTA AWARDS of excellence

Prestiżowa nagroda

Nagroda ESTA została ustanowiona w 1976 roku jako europejskie wyróżnienie dla firm zajmujących się transportem nienormatywnym. Po Monachium i Paryżu tegoroczna gala wręczenia nagród odbyła się w Amsterdamie. W wydarzeniu uczestniczyło ponad 330 osób ze ścisłego kierownictwa europejskich firm transportowych. Już sam status finalisty konkursu jest powodem do dumy, a wydarzeniem bez precedensu była nominacja 4 polskich firm. W tegorocznej edycji w swoich kategoriach nominowane zostały: ZTE & ZTE Katowice, Peter-Star Sp. z o.o. i Sp. – Sp.K., MTD Skuratowicz oraz Portowy Zakład Techniczny.

liśmy, że jesteśmy w stanie taki ładunek przewieźć. W końcu mamy odpowiednie doświadczenie oraz bardzo dobry sprzęt. Mimo to dopóki nie przewieziesz się transportu na miejsce, dopóty są obawy. Ale to nasze zadanie - wkroczyć do akcji tam, gdzie kończą się możliwości zwykłych przewoźników – dodaje Żurawski.

Ślicznotki pod Opolem

Już po raz ósmy w Nowej Wsi Polskiej pod Opolem, a po raz 13. w historii, odbyło się wyjątkowe wydarzenie – Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych Master Truck.

Piotr Gawelczyk

Kulminacyjnym momentem było ogłoszenie wyników konkursu na najpiękniejszy pojazd. W tym roku zwyciężcą okazała się ciężarówka firmy Repiński Transport w malowaniu Dywizjon 303. Puchar Prezesa ZMPD za najciekawszy pojazd zdobyła ciężarówka Jelcz 317 odrestaurowana przez firmę Epo-Trans.

Pierwsza edycja Master Truck zgromadziła imponującą wówczas liczbę 50 sztuk dużych samochodów. W tegorocznej edycji było ich ponad 900. - W ubiegłym roku zgłoszonych zostało 400 pojazdów, przyjechało zaś 700. W tym roku otrzymaliśmy zgłoszenia 650 pojazdów, więc sam nie wiem, ile ich może być. Tysiąc? – powie-

dział jeszcze przed rozpoczęciem imprezy jej główny organizator Andrzej Wachowski z telewizyjnego programu "Na osi". Ostatecznie pod Opolem pojawiło się niecały tysiąc.

Mocnym akcentem zasygnalizowali swoją obecność przewoźnicy m.in. z Niemiec, którzy przyjechali całą grupą ponad trzydziestu ciężarówek. Master Truck gościł także samochody z Chorwacji, Irlandii, Włoch, Austrii, Łotwy, Litwy i Holandii. Polska reprezentacja też była niczego sobie – prawie dwie trzecie wystawionych pojazdów należało do rodzimych przewoźników. Większość stanowiły oczywiście ciężarówki. Można się było w nich naprawdę zakończyć i to wcale nie będąc ich nadzwyczajnym miłośnikiem. Świadczyły o tym opinie dziesiątek tysięcy gości. Organizator szacuje, że było ich 150 tys. Przez trzy dni okupo-

wali teren zlotu, oglądając nie tylko fantazyjnie pomalowane tiry, lecz także licznie reprezentowane oldtimetry, offroady, wozy strażackie, czy też auta pomocy drogowej. Wspólnym mianownikiem były nie tylko symboliczne cztery koła, lecz niepisane hasło przewodnie wszystkich Master Trucków: pokazujemy pojazdy inne niż wszystkie... inne.

Przeglądając program zlotu trudno było się oprzeć wrażeniu, że nie będzie czasu na zjedzenie kanapki, nie mówiąc już o porządnym obiedzie. I rzeczywiście tak się stało. Bowiem oglądanie i zachwywanie się Pojazdami Innymi Niż Wszystkie to była tylko niewielka część wielkiego pikniku dla wszystkich. Masa koncertów, pokazów (choćby niezwykle widowiskowe Mistrzostwa Zaprzęgów Konnych Driving Cup, trial motocyklowy

i akrobacje motocyklowe czy też pokaz driftu w wykonaniu ciężarówki) i konkursów (m.in. dla dzieci i dorosłych dotyczący znajomości przepisów ruchu drogowego i pierwszej pomocy, konkurs na precyzję „Przejazd między beczkami”, konkurs wiedzy o ciężarówce i dziesiątki innych) z widowiskowym pokazem świateł Master Truck of Light na czele wręcz przytłaczała. Nie było szans na to, by ktokolwiek mógł wziąć w nich wszystkich udział.

W całym tym ogromie wydarzeń towarzyszących zlotowi warto zauważyć, że organizatorzy zlotu z programu "Na osi" szybko reagują na zmieniające się trendy w transporcie. Z uwagi na stale powiększającą się grupę pań-zawodowych kierowców, w tym roku przygotowano specjalną strefę, przeznaczoną wyłącznie dla płci pięknej.

Gospodarze imprezy postarali się nie tylko o rozrywkę. Zlotowi towarzyszyła także kilkugodzinna debata przewoźników „Współpraca kierowcy i pracodawcy dla wspólnego zysku. Szanujmy się nawzajem – zajedźmy dalej”, podczas której dyskutowano m.in. o Ustawie o monitorowaniu pojazdów, propozycji nowego sposobu naliczania pensji kierowców, zatrudnianiu kierowców zagranicznych oraz o czasie pracy i odpoczynku kierowców.



Kei car

Kacper Jeneralski

Za mało pieniędzy na samochód, za dużo na motocykl. Taki dylemat mieli japońscy kierowcy, którzy po II wojnie światowej podliczali swój budżet na środek transportu. To z myślą o nich i zatłoczonych ultra ciasnych parkingach wymyślono kategorię samochodów nazywanych „Kei Car” – co znaczy po japońsku „lekki samochód”.

Po czym rozpoznać Kei Car? Zazwyczaj jest kwadratowy i wygląda jak przewrócona lodówka i ma żółto-czarne małe tablice rejestracyjne. Autka używane prywatnie oznaczone są czarnymi literami na żółtym tle, a Kei Cary zarejestrowane na firmy mają tablice z żółtymi literami na czarnym tle. W firmach tak miniaturowe bywają nawet samochody dostawcze, mikro-pickupy, pojazdy specjalne, czy nawet food trucki.

W 1949 roku, kiedy w Japonii zdefiniowano pojęcie „Kei Car”, przepisy określały, że nadwozie może mieć maksymalnie 100 cm szerokości i 280 cm długości. Silnik nie mógł być większy niż 150 cm sześciennych. Z czasem przepisy zmieniano. Dziś wymiary nadwozia to 340 cm długości i 148 cm szerokości. Silnik nie może być większy niż 660 cm sześciennych, jego moc nie przekracza 64 KM.

Najpierw parking

Żeby statystyczny Hashimoto (jedno z popularniejszych nazwisk w Japonii) mógł pozwolić sobie na samochód, musi udowodnić, że ma dla niego miejsce parkingowe. Przy wielopiętrowej i bardzo ciasnej zabudowie japońskich miast, zaparkowanie byle gdzie jest niemożliwe.

Jazda jest ekonomiczna, bo silniki przeważnie spalają katalogowo nie więcej niż 3,5 litra benzyny na setkę. Kolejną korzyścią finansową są obniżone podatki. Mniej fiskus zabiera już przy zakupie auta w salonie. Co-



roczny podatek płacony przy przeglądzie rejestracyjnym też jest niższy niż w przypadku samochodów pełnowymiarowych. Ceny małych japońskich wozidełek też nie są wygórowane i zaczynają się od nieco ponad 30 tys. złotych. Najlepiej wyposażone wersje przeważnie kończą się na ponad 50 tysiącach.

Samo wyposażenie może być dla wielu zaskoczeniem. Skrzynia automatyczna lub bezstopniowa to niemal standard. Zdarzają się wersje za napędem na 4 koła. Automatyczna klimatyzacja, pełna elektryka i elektroniczne wspomagacze też nikogo tu nie dziwią. W końcu Japonia to technologiczna potęga, więc pewnych standardów trzymać się należy.

Jednym z najpopularniejszych Kei Carów na rynku jest Suzuki Hustler. Wystarczy przejechać nim kilka kilometrów, żeby stwierdzić, że w tym szaleństwie jest metoda. Nadwozie ma niewielkie wymiary, ale przez kwadratowy kształt przestrzeń wykorzystana jest w 100 proc. Przeciętny Europejczyk, bez zbyt wielu zbędnych kilogramów, poczuje się tu komfortowo. Miejsca na nogi i głowę nie brakuje. Pozycja siedzenia jest dość pionowa, a przednia szyba znajduje się zadziwiająco blisko twarzy. Tylna kanapa przeważ-

nie jest przesuwana, w ustawieniu „komfortowy” miejsca na nogi jest aż za dużo.

Wsiadając do Hustlera i jemu podobnych trzeba jednak brać ze sobą wyłącznie najpotrzebniejsze rzeczy, bo bagażnik jest symboliczny i nawet niektóre standardowe walizki okazują się zbyt szerokie. Deska rozdzielcza ze względu na proporcje nadwozia musi być pionowa, co powoduje, że wnętrze przypomina bardziej domek dla lalek niż „dorosły” samochód. Z przodu nie ma dwóch typowych foteli – oddzielone mini szparą siedziska tworzą kanapę, zupełnie jak w starych amerykańskich samochodach czy niektórych europejskich klasykach.

Japońska laleczka

A jak wrażenia z jazdy? Pomijając fakt, że jazda z kierownicą po prawej stronie ulicami wypełnionymi japońskimi znakami drogowymi i napisami jest osobliwa, to sam „Kei Car” nie prowadzi się źle. Mały silnik radzi sobie z ruchem miejskim bez problemów. Nie będziemy nim wyprzedzać raczej wielkich ciężarówek, więc osiągi są „wystarczające”. Trudno doszukać się danych dotyczących przyspieszenia do 100 km/h i prawdę mówiąc nie warto zaprzętać

sobie głowy tym parametrem.

Poza miastem taki Hustler nie będzie się sprawdzał, a prędkości autostradowe nie są dla niego. Precyzja prowadzenia czy komfort tłumienia dziur nie odbiega od budżetowych samochodów używanych w Europie. Mimo prostokątnej sylwetki nie mamy też wrażenia, że wylądujemy na boku. Z punktu widzenia europejskiego kierowcy Hustler jest autem, które już przy pierwszym kontakcie wywołuje u człowieka uśmiech od ucha do ucha. To drogowy odpowiednik japońskiej laleczki.

Kei Cary nie są tylko dziwnym pomysłem, ale rozwiązaniem, które naprawdę trafiło do Japończyków. W większości tamtejsi kierowcy są bardzo pragmatyczni, nie szukają przepychu i interesują ich rozsądne rozwiązania, do których mikrosamochody zdecydowanie należą. Dlatego też tego typu auta stanowią jedną trzecią całego rynku samochodów osobowych w Japonii. Nie wszystkie wyglądają jak Suzuki Hustler. Producenci oferują też dwumiejscowe auta typu roadster/cabrio, terenówki (Suzuki Jimmy 660) i wiele innych. Mimo to właśnie małe pudełka na jeszcze mniejszych kołach są jednym z najbardziej rozpoznawalnych elementów drogowego krajobrazu w Japonii.



Czy w naszym kraju można by jeździć Kei Carem? Niektóre z nich w nieco zmienionej wersji trafiły na europejski rynek. Jednym z lepszych przykładów jest sprzedawany w niektórych krajach mikroskopijny roadster Daihatsu Copen. Europejczycy, a zwłaszcza Włosi, mają duże doświadczenie i tradycje w budowaniu najmniejszych aut.

Mimo to „Kei-Era” raczej u nas nie nastąpi. Głównym powodem są przepisy, które nie przewidują ulg podatkowych dla posiadaczy najmniejszych aut. Gdyby tak było, kto wie... Może statystyczny Kowalski zmęczony drogim OC, drogą benzyną i zbyt wysokimi na jego kieszeń cenami w salonach, przesiadłby się do takiego pudełeczka na czterech kołach? ■



TimoCom Łączymy ładunki z pojazdami.

Twoje cyfrowe zlecenia transportowe są w dobrych rękach!

Z TC Transport Order® zrealizujesz swoje zlecenia transportowe w prosty sposób bezpośrednio na platformie transportowej TimoCom.



TC Transport Order® przetestuj teraz bezpłatnie!

www.timocom.pl/Zlecenia-transportowe



ACTROS

EDYCJA LIMITOWANA

Bądź jednym z 60,
a nie jednym z wielu.

Tylko teraz, z okazji 60-lecia ZMPD, Mercedes-Benz przygotował edycję limitowaną 60 wyjątkowych ciągników siodłowych Actros. Oferta skierowana jest wyłącznie dla członków ZMPD. Więcej informacji na www.zmpd.pl

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

