

DRABPOL news

WYDANIE BEZPŁATNE * DWUMIESIĘCZNIK

Marzec-Kwiecień **Nr 2(2)**
 2001

Wyróżnienie wymierne i prestiżowe

Laboratorium na medal

Do pokaźnej listy nagród i wyróżnień, zdobytych przez «Drabpol» dołączyć trzeba kolejne - 26 marca br. prezes «Drabpolu» Paweł Drabczyński odebrał w Sali Kolumnowej Sejmu RP Medal Europejski. Przyznany on został dla Laboratorium Analiz Wypadkowych Tarcz Tachografów w dziedzinie usług dokonywania odczytów i analiz zapisów z wykresówek tachografów.

Czym jest Medal Europejski? To przedsięwzięcie niekomercyjne, ogólnopolskie, stworzone dla promowania idei europejskiej integracji w środowiskach przedsiębiorców. Medalem wyróżniane są produkty bądź usługi, które swym standardem nie odbiegają od poziomu europejskiego. To zarazem jedna z form wspierania rodzimej przedsiębiorczości, której przedstawiciele często obawiają się konkurencji, z którą będą musieli rywalizować po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Medal stanowi ponadto rekomendację i gwarancję jakości, wystawioną wyróżnionym produktom i usługom przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, czyli najważniejszą z krajowych instytucji, zajmującą się dostosowaniem całokształtu życia społeczno - gospodarczego w Polsce do standardów unijnych.

Medale Europejskie wręczano w bieżącym roku już po raz drugi. Co warto podkreślić, liczba wyróżnionych produktów i usług jest o wiele większa niż w roku 2000. Medale i okolicznościowe dyplomy wręczał: prezes Business Centre Club Marek Goliżewski, minister Jacek Saryusz Wolski z Komitetu Integracji Europejskiej, przewodniczący komisji weryfikacyjnej Jarosław Mulewicz, przewodniczący Konwentu Medalu Andrzej Kubasiewicz, reprezentujący Radę Główną znani biznesmeni Witold Zaraska i Zbigniew Niemczycki oraz poseł na Sejm Maciej Jankowski.

Laboratorium Analiz Wypadkowych Tarcz Tachografów, wykonujące odczyty i analizy wykresówek, zostało założone w 1997 roku. Do dziś jest to jedyne takie laboratorium w całej Europie Środkowo - Wschodniej, jedno z zaledwie 15 w całej

Europie - od Atlantyku po Ural, jedno z zaledwie 20 w całym świecie. Prowadzone są tu usługi w zakresie analizy zapisów na wykresówkach tachografów, zwłaszcza w dziedzinie rekonstrukcji wypadków drogowych. To usługa wręcz unikalna na polskim rynku. Zanim ja wprowadzono, możliwe było tylko szacunkowe określenie zarejestrowanych na wykresówce danych i wartości.

Eksperti z częstochowskiego Laboratorium, dysponujący specjalistycznym wyposażeniem (należy do niego mikroskop stereoskopowy z urządzeniem do płynnego przesuwu tarczy tachografu) dokonują odczytu danych, zarejestrowanych na wykresówkach, z dokładnością do 1 sekundy czasu. Tachograf jest urządzeniem podlegającym okresowej kontroli metrologicznej - rejestruje on dane dotyczące ruchu pojazdu

dokończenie na stronie 2



Prezes Paweł Drabczyński odbiera Medal Europejski

„Drabpol” zaprasza

POZNAŃ MOTOR SHOW 2001

Każdego roku „Drabpol” jest obecny jako jeden z wystawców na Międzynarodowych Targach Motoryzacyjnych w Poznaniu. Od 2 lat odbywające się tradycyjnie w końcowych dniach maja Targi Motoryzacji noszą nową nazwę: Poznań Motor Show. Zachowują doskonałą renomę jako najważniejszej imprezy wystawienniczo - targowej w branży motoryzacyjnej w Polsce. Od 24 do 30 maja kilkunastu specjalistów naszej firmy wspólnie z pracownikami firm VDO Kienzle, VDO AG oraz „Konvekta” obecnych

będzie na poznańskich targach. Prezentować tam będziemy najnowocześniejsze czołowe produkty zarówno firmy VDO Kienzle i VDO AG (Fm -200, KIVISION, KIMAX, E-GAS, D-MAC, tachografy, EDM, tarcze, Kiscan, UDS, mierniki, czujniki i pompy paliwa oraz urządzenia serwisowe), jak i „Konvekty” (klimatyzatory i agregaty chłodnicze).

Jak co roku zajmować będziemy obszerne stoisko w pawilonie 23B.

ZAPRASZAMY WSZYSTKICH DO PAWILONU 23B, STOJSKO NR 129

dokończenie ze strony 1

Laboratorium na medal



Dyplom Medalu Europejskiego

niezależnie od woli jego kierowcy lub właściciela, w granicach dopuszczalnych błędów. Często zakres badania wykresówki jest poszerzony w stosunku do zlecenia o informacje bardzo istotne dla obiektywnego i rzeczowego wyjaśnienia zdarzenia drogowego. Wykonywana w Laboratorium analiza umożliwia weryfikację zdarzeń nawet po upływie kilkunastu lat. Wszak tachografy używane są na rynku polskim od około 15 lat, w Europie Zachodniej natomiast już od 75 lat.

Odczyt i analiza wykresówki pozwala na odtworzenie przebiegu zdarzenia drogowego z uwzględnieniem rzeczywistych parametrów ruchu pojazdu. Wyniki takich analiz wykorzystywane są do rekonstrukcji wypadków drogowych w procesie postępowania karnego i cywilnego, określania szczegółowych parametrów ruchu pojazdu w czasie bezpośrednio poprzedzającym zdarzenie drogowe (charakterystyka zmian prędkości w czasie, wartości przebytych odcinków drogi, przyspieszenia i hamowania, odtworzenia przypuszczalnej trasy przejazdu auta itd.) Tą drogą można zweryfikować wyjaśnienia kierowcy odnośnie trasy przejazdu, miejsc postojów i zatrzymań i w rezultacie ustalić wiarygodność zdarzeń, które mogły mieć odzwierciedlenie w zapisach na wykresówce. Z usług takich laboratoriów korzystają towarzystwa ubezpieczeniowe podczas likwidacji szkód, zwłaszcza w części dotyczącej dopięcia przez ubezpieczonego warunków ubezpieczenia.

Dokładna analiza zapisów na wykresówce stanowi więc instrument, umożliwiający wykrycie wszelkich nieprawidłowości. Tym sposobem można udowodnić kierowcy podanie fałszywych danych nt. zdarzenia drogowego lub parametrów eksploatacyjnych wozu. Ta sama analiza może z drugiej strony wybronić kierowcę przed zarzutami nieuzasadnionymi. O badanie wykresówki może zwrócić się do Laboratorium każdy, kto dysponuje taką tarczą, określając też, co chce wiedzieć - czy np. porównać liczbę przejechanych przez pojazd kilometrów z zapisami w kartach drogowych, ustalić rzeczywisty czas pracy kierowcy itd. Kiedy wykresówka służy do analizy przebiegu zdarzenia drogowego - wypadku bądź kolizji - niezbędne jest podanie krótkiej charakterystyki zdarzenia (data, czas, dane tachografu, typ i marka samochodu, wstępny szkic miejsca zdarzenia przygotowany przez policję). Dlaczego jest to tak ważne? Porównanie tych informacji z zapisami na wykresówce może pomóc w określeniu, czy konkretny pojazd w ogóle brał w tym momencie udział w zdarzeniu drogowym.



Szef Laboratorium Andrzej Duś przy pracy

Nietrudno się domyśleć, że głównymi odbiorcami usług, świadczonych przez Laboratorium Analiz Wypadkowych Tarcz Tachografów są wszelkie instytucje prawne - sądy, prokuratura, policja, towarzystwa ubezpieczeniowe, instytucje zrzeszające rzeczoznawców techniki samochodowej i ruchu drogowego, właściciele pojazdów, kierowcy, wreszcie biegli sądowi, zajmujący się rekonstruowaniem przebiegu wypadków drogowych. Dzięki otwarciu w Częstochowie ww. Laboratorium wymienione wcześniej instytucje oraz inni klienci mają możliwość otrzymania profesjo-

nalnej, precyzyjnej i w pełni wiarygodnej ekspertyzy zapisów, dokonanych na wykresówkach tachografów. Bardzo istotny jest fakt, że taka analiza pozwala na skrócenie czasu całkowitej rekonstrukcji zdarzenia drogowego z 1-2 tygodni do 4 godzin, w ślad za czym idzie obniżenie kosztów całej procedury.

Zlecenia przyjmowane są z terenu całej Polski. Możliwe jest również świadczenie usług dla klientów z krajów Europy Wschodniej. Wyniki analiz mogą być wykorzystywane dla potrzeb władz kraju, z którego pochodzi dany pojazd i z którego przedstawiono wykresówkę do badania, jak również przesłanie wyników badań do kraju, w którym polski pojazd brał udział w zdarzeniu drogowym.

Specjaliści „Drabpolu” wykonujące przedstawione wyżej usługi legitymują się uprawnieniami do wykonywania analiz wykresówek tachografów, nadanymi po odbyciu specjalistycznego przeszkolenia przez Laboratorium Analiz Tarcz Tachografów firmy VDO Kienzle. Uprawnienia do rekonstrukcji wypadków drogowych nadane zostały przez Politechnikę Krakowską oraz Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Komendy Głównej Policji. Wyniki analiz uznawane są m.in. przez Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie. Osoby wykonujące analizy w Laboratorium Analiz Wypadkowych Tarcz Tachografów są wpisane na listy biegłych sądowych.

Dodać warto, że od 1997 roku firma „Drabpol” organizuje szkolenia dla klien-



tów w zakresie prezentacji możliwości badawczych Laboratorium Analiz Wypadkowych Tarcz Tachografów. Podczas tych szkoleń przedstawiana jest sytuacja prawna w Polsce oraz w krajach Unii Europejskiej w zakresie dotyczącym tachografów i ich kontroli oraz w dziedzinie wykorzystywania informacji, zarejestrowanych na wykresówkach, do rzeczowego i obiektywnego wyjaśnienia okoliczności danej sprawy.

„Drabpol” na targach BAUMA

„Drabpol” jako generalny przedstawiciel firmy VDO Kienzle, pojawia się na każdym Międzynarodowych Targach Maszyn Budowlanych BAUMA. Tegoroczne targi zorganizowano w okresie od 2 do 8 kwietnia w stolicy Bawarii Monachium.



Prezes Paweł Drabczyński wspólnie z przedstawicielami VDO Kienzle oraz pracownikami koncernu z innych państw prezentował odwiedzającym targi nowe rozwiązania, proponowane użytkownikom maszyn budowlanych przez VDO Kienzle. Wśród nich „Cantronic” - zintegrowany system łączący pracę wskaźników analogowych w pojazdach specjalnych, oraz wprowadzone już na polskim rynku E GAS i D'MAC (produkty te są prezentowane na dalszych stronach pisma).

Choć targi BAUMA odbywały się w Monachium, nie brakowało na nich klientów z Polski, zainteresowanych najnowszymi rozwiązaniami w branży maszyn budowlanych. Podjęte rozmowy powinny zaowocować formalnymi kontraktami. Trzeba dodać, że urządzenia E GAS i D'MAC montowane w Dolnośląskiej Fabryce Maszyn ZANAM. Pierwsze maszyny wyposażone w nie powinny opuścić fabrykę już w czerwcu, czyli lada dzień.

Niecodzienne szkolenie

W pierwszych dniach kwietnia w centralnej siedzibie naszej firmy w Częstochowie odbyło się kolejne szkolenie użytkowników produktów VDO Kienzle. Podkreślona w tytule nietypowość wynikała z udziału w kursie przedstawicieli Generalnego Przedstawicielstwa koncernu Daimler - Chrysler na Ukrainie. Szkolenie prowadzono po raz pierwszy w dziejach „Drabpolu” w języku rosyjskim.

Ukraińskie przedstawicielstwo Daimler - Chrysler jest jedynym reprezentantem koncernu w tym państwie i obejmuje swym działaniem także inne kraje: Rosję, Armenię, Białoruś i Węgry. Świadczy obsługę serwisową na terenie tych państw dla użytkowników zarówno samochodów ciężarowych i użytkowych jak też aut osobowych.

Zorganizowane przez „Drabpol” szkolenie obejmowało obsługę serwisową tachografów MTCO 1324 produkcji VDO Kienzle. Podczas trwającego trzy dni kursu jego uczestnicy poznali wszystkie zagadnie-

nia dotyczące użytkowania tachografów oraz szereg podstawowych procedur związanych z obsługą gwarancyjną i pogwarancyjną tego nowoczesnego systemu. Każdy uczestnik otrzymał ponadto bogaty zestaw materiałów informacyjnych i komplet instrukcji, nieodzownych dla fachowego i profesjonalnego prowadzenia codziennej obsługi technicznej tachografów MTCO 1324.

„Drabpol” wybrano jako firmę - przedstawiciela VDO Kienzle - prowadzącą szkolenie dzięki rekomendacji, jakiej udzieliła nam centrala Mercedes Benz w Niemczech. Było to pierwsze szkolenie dla



obywateli innego kraju, którzy byli bardzo zadowoleni z poziomu zajęć i sposobu prezentacji poszczególnych zagadnień. W ślad za tym pójść powinny kolejne kursy, które „Drabpol” jest w stanie przygotować i zorganizować dla każdego z państw Europy Wschodniej.

Nauka o chłodzeniu

Aby zapewnić profesjonalną i wręcz perfekcyjną obsługę klientów w zakresie sprzedaży i serwisu agregatów chłodniczych „Drabpol” systematycznie powiększa liczbę stacji serwisowych na terenie kraju.

Dołączone w ostatnim okresie nowe firmy rozszerzą naszą sieć serwisów do 18 stacji. Informujemy wszystkich zainteresowanych, że nadal poszukujemy partnerów



Otwieranie nowych punktów serwisowych oznacza konieczność kompleksowego przeszkolenia pracowników tychże stacji w dziedzinie pełnej obsługi urządzeń chłodniczych.

W ostatnich dniach marca w częstochowskiej centrali naszej firmy odbyło się kolejne szkolenie, którego tematem była obsługa samochodowych agregatów chłodniczych produkcji przedsiębiorstwa „Konveкта”. Zakres kursu obejmował m.in. zasady działania samochodowych agregatów chłodniczych, ich budowę oraz montaż poszczególnych modeli.

do nawiązania współpracy w tej dziedzinie. Prosimy o przysyłanie zgłoszeń na adres e-mailowy konveкта@drabpol.pl lub faxem pod nr 034-366-00-22. To pierwszy krok do włączenia przedsiębiorstwa do sieci serwisów partnerskich w branży agregatów chłodniczych. Dalsza procedura obejmuje niezbędne sprawdzenie możliwości firmy, która musi zapewnić przyszłym klientom maksymalną jakość obsługi, oraz badanie rynku, na którym potencjalny serwis będzie funkcjonował. Zapraszamy do współpracy.

Od 18 do 20 kwietnia w Ośrodku WZW JAWOR nad malowniczym zalewem w Solinie odbyła się Konferencja Techniczno - Handlowa dla Dyrektorów Naczelnych Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej z terenu całej Polski. Organizatorem jej był jeden z czołowych naszych klientów - przedsiębiorstwo AUTOSAN S.A. w Sanoku.

Konferencja w Sanoku

Nie mogło zabraknąć „Drabpolu”

Konferencja służyć miała zapoznaniu się z opiniami, życzeniami i wnioskami wszystkich uczestników nt. eksploatacji i konstrukcji autobusów AUTOSAN, przedstawieniu wprowadzonych już i planowanych zmian konstrukcyjno - handlowych w autobusach, jak również prezentacji ofert handlowych, warunków sprzedaży i obsługi serwisowej.

Na spotkanie przybyło ponad 120 dyrektorów PPKS, z naszej strony zaś udział wzięły 4 osoby. Podczas ogólnych obrad zaprezentowaliśmy produkty dla autobusów i autokarów - system zarządzania flotą pojazdów FM 200, gamę klimatyzacji dla autobusów i autokarów, system pomiaru zużycia paliwa. Dyskusja toczyła się również wokół wyposażenia autobusów w komputer centralny i szynę CAN VDO Kienzle, oraz w nową deskę rozdzielczą moduł Combi.

UDS NA LIŚCIE PROJEKTÓW GRSP

W poprzednim numerze Drabpol News zamieściliśmy informację o zgłoszeniu przez nas rejestratora danych wypadku UDS na listę projektów światowej organizacji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego - GRSP (Global Road Safety Partnership). 6 kwietnia w siedzibie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej odbyło się pierwsze w tym roku spotkanie polskiej grupy roboczej GRSP. Podczas spotkania zaprezentowaliśmy wyniki testowania UDS w dwóch firmach, w których na początku roku dokonaliśmy testowego montażu urządzeń. Sukcesy, jakie odnosi UDS zarówno w prewencji wypadkowej oraz w ochronie prawnej użytkowników pojazdów potwierdziły się. W testowanych samochodach w obu firmach bardzo spadła wypadkowość. Doceniając wpływ UDS na bezpieczeństwo w ruchu drogowym przedstawiciele GRSP wpisali upowszechnianie tego urządzenia we flotach pojazdów na polską listę projektów GRSP.

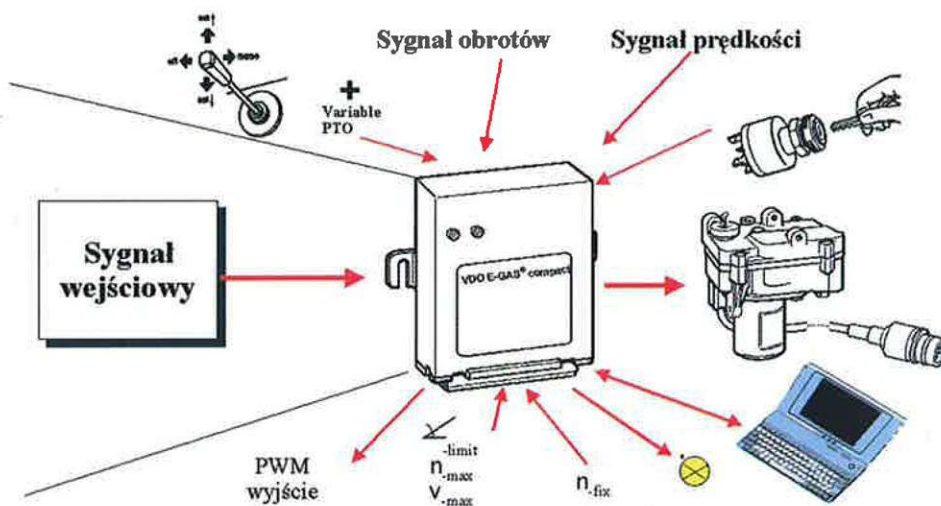
E-GAS i D'MAC - NOWE ROZWIĄZANIA DO POJAZDÓW SPECJALNYCH

Od kilkunastu lat następuje stały wzrost ilości sprzedawanych na polskim rynku pojazdów budowlanych, w których występuje problem przekazania położenia pedału gazu oraz dodatkowego sterowania silnikiem. „Drabpol” wprowadził w zwią-

VDO E-GAS compact składa się z elektronicznego regulatora, elektrycznego członu nastawczego z rozłączającym sprzęgłem oraz z sterowników - nadajnika wartości żądanej (analogowego), zintegrowanego pedału lub zewnętrznego, analogowego sy-

śnych czy kolejowych (gdzie ilość miejsca przeznaczoną na wskaźnik jest zwykle ograniczona) jest elektroniczny system monitorowania pracy silnika DcMAC. Za pomocą tego systemu wszystkie informacje, dotyczące pracy silnika przedstawiane są na ciekłokrystalicznym wyświetlaczu o wymiarach 100x100mm. W swojej konstrukcji wyświetlacz posiada 6 podzakresów, na których wyświetlane są poszczególne parametry: obroty, prędkości, stany pojemności, temperatury, napięcie w pojeździe, czas pracy, ilość przejechanych kilometrów, błędy i kody serwisowe. Oprócz wyświetlacza D'MAC składa się z bloku elektroniki, służącej do gromadzenia danych z czujników, klawiatury, za pomocą której dokonujemy przeglądu pozycji oraz z rejestratora danych, który po zadeklarowaniu wartości granicznych i priorytetu alarmu zapamiętuje przekroczenia wskazane. Poszczególne komponenty połączone są ze sobą za pomocą szyny CAN, ułatwiającej przeciąganie wiązki przewodów z czujników do wyświetlacza. System ten instalowany jest za pomocą specjalnego oprogramowania i interfejsu, zawsze pod konkretne wymagania klienta.

Wyświetlacz D'MAC pracuje w temperaturze od -20 do +80 O C, zaś elektronika sterująca od -40 do +85 O C. Napięcie robocze wynosi od 10,5 do 32 V.



ku z tym do oferty handlowej elektroniczny system przenoszenia położenia pedału gazu E-GAS, będący kontynuacją sprawdzonego już programu AGB (elektroniczne ograniczenie prędkości).

System E-GAS wykorzystywany jest w wszelkiego rodzaju pojazdach użytkowych nawet tych, które nie pojawiają się na drogach publicznych - podnośnikach, maszynach budowlanych i konstrukcyjnych, leśnych, rolniczych, stacjonarnych, w śmieciarkach, zamiatarkach, żurawiach, pojazdach szynowych, portowych czy lotniskowych. Wykorzystanie E-GAS w ww. pojazdach wiąże się nie tylko z przeniesieniem położenia pedału gazu. Stosuje się go również do dynamicznego sterowania silnikiem pojazdu z dwóch miejsc i przeniesienia sygnału prędkości w podnośnikach z ruchomą kabiną. Przy pomocy tego systemu można sterować maksymalnymi i minimalnymi obrotami silnika oraz prędkością pojazdu, czy konfigurować najniebezpieczniejszy, tzw. zielony obszar pracy pojazdu.

gnału sterującego 0-5V. Sterowanie silnikiem za pomocą tego systemu odbywa się poprzez przesyłanie sygnału ze wspomnianych sterowników do elektronicznego regulatora (gdzie podłączone są również sygnały z tempostatu oraz zapisywane błędy systemu na EEPROM), skąd kierowany jest do członu nastawczego, znajdującego się na pompie wtryskowej silnika. Tym samym system E-GAS zastępuje tradycyjną mechaniczną linkę Bodena, czy ciągnio przekazujące położenie pedału gazu.

Kolejnym, nowym na polskim rynku rozwiązaniem wprowadzonym do oferty „Drabpolu” z myślą o pojazdach budowlanych, rolniczych, le-



Kokpit pojazdu z urządzeniem D'MAC

Agregaty Konvekta

Czas pomyśleć o chłodzeniu

Z każdym dniem wzrasta temperatura, zbliża się sezon letnich upałów, nie można więc już liczyć na „naturalny chłód” podczas przewozów żywności, kwiatów i innych produktów, wrażliwych na ciepło. Jeśli dotyka nas problem chłodzenia, firma „Drabpol” pomoże Ci go rozwiązać, jest



bowiem od 1993 roku generalnym przedstawicielem na rynku polskim niemieckiej firmy Konvekta - czołowego producenta klimatyzacji i chłodni do pojazdów. Oferuje chłodnie do wszystkich rodzajów pojazdów o tonażu od 0,5 do 7 ton, oraz długości zabudowy od 1,5 do 6,5 metra.

W agregaty chłodnicze Konvekta „Drabpol” wyposaża zarówno auta typu pick up, jak i furgony (blaszaki) oraz pojazdy kontenerowe (izotermi). Firma oferuje chłodnie do samochodów do dystrybucji produktów świeżych m.in. z branży mleczarskiej, wędliniarskiej i mięsnej, warzyw, grzybów, kwiatów jak również farmaceutyków.

Dobiegła końca akcja „biały”, skierowana do firm i hurtowni, zajmujących się przewozem leków. Przed rokiem przeprowadzono akcję „niebieską”, skierowaną do firm, przewożących artykuły i przetwory mleczarskie. W przygotowaniu jest akcja „czerwona”, skierowana do firm transportujących mięso i wędliny.

W zależności od specyfiki przewozów i rodzaju pojazdu klienci mają do wyboru dwie grupy agregatów.

Pierwsza, obejmująca 5 typów chłodni, utrzymuje temperaturę przestrzeni ładunkowej do 0°C. Zalecana jest do przewozu artykułów mleczarskich, leków, wędlin, itp. W grupie tej oferowane są następujące agregaty:

- a) FK 700 - model o zasilaniu elektrycznym od alternatora pojazdu. Utrzymuje wydajność chłodzenia 0°C przy kubaturze ładowni 7 m³ oraz 6°C przy 9 m³.
- b) modele o zasilaniu od silnika pojazdu, przenoszonym poprzez pasek klinowy na sprzężarkę, która jest montowana do silnika bądź karoserii-
 - FK 1500 (1500,1510,1520) - sztandarowym produktem jest tutaj FK 1520 Delfin. Utrzymuje temperaturę około 0°C przy kubaturze ładowni 14 m³ lub 6°C przy kubaturze ładowni 15 m³. Doskonale nadaje się do aut typu VW Caddy, Citroen Berlingo, Iveco Daily, Ford Transit, jak również: KIA, Hyundai oraz Lublin.

W bieżącym roku wprowadzono na rynek agregat FK 1520 Power. Zewnętrznie przypomina FK 1520 Delfin, lecz ma większą wydajność (2000 W). Utrzymuje temperaturę ok. 0°C przy kubaturze ładowni 16 m³ i 6°C przy 17 m³.



- FK 2500 (2500, 2510, 2520) - agregaty o większym parowniku, jak i mocy (2450W). Utrzymują 0°C przy kubaturze ładowni 19 m³ i 6°C przy kubaturze 23 m³.

Modele 2500 i 1500 cechują się płaskim wykonaniem skraplacza (część dachowa o wysokości 172 mm), dzięki czemu wspaniale komponują się z sylwetką auta; sterowaniem za pomocą małego sterownika o prostej obsłudze; płaskim parownikiem wewnątrz pojazdu.

- FK 2250 - utrzymuje 0°C przy kubaturze ładowni 18 m³ oraz 6°C przy kubaturze 22 m³. Agregat ten wyróżnia się tym, że parownik i skraplacz montowany jest na dachu.

Wewnątrz pojazdu znajduje się tylko płyta rozpraszająca zimne powietrze, przez co powierzchnia ładunkowa nie jest pomniejszona o wielkość parownika. Można go zastosować w samochodach typu: Iveco Daily, Ford Transit, VW Transporter.

- FK 2550 - utrzymuje 0°C przy kubaturze ładowności 20 m³ oraz 6°C przy kubaturze 24 m³. Agregat ten stosowany jest do montażu czołowego na przedniej ścianie izotermi.

Przedstawione modele (oprócz FK 2550) posiadają odmiany w zabudowie. Ich skraplacze (część dachowa) mogą być zabudowane pod podłogą samochodu lub przed jego chłodnicą.

W drugiej grupie „Drabpol” oferuje 2 chłodnie, utrzymujące temperaturę przestrzeni ładunkowej do -20°C. Agregaty te montuje się w pojazdach, przewożących wszelkiego rodzaju mrożonki.

W grupie tej wyróżnia się 2 typy chłodni o oznaczeniu TK:

- TK 2850 - utrzymuje temperaturę -20°C przy kubaturze ładowności 12 m³;
- TK 3650 - utrzymuje temperaturę -20°C przy kubaturze ładowności 22 m³.

Obok sprzedaży i montażu chłodni do pojazdów nasza firma zapewnia również serwis tych urządzeń na terenie całego kraju. Jesteśmy zainteresowani ciągłym rozszerzaniem sieci stacji serwisowych urządzeń chłodniczych i poszukujemy partnerów do nawiązania współpracy w tym zakresie.



Agregaty chłodnicze Konvekta prezentowane będą także na stoisku na stoisku „Drabpolu” podczas tegorocznych Poznań Motor Show 2001.

FM -200 to nowoczesny system zarządzania flotą pojazdów, stworzony w oparciu o istniejące doświadczenia, innowacje oraz tradycję firmy VDO Kienzle. System oparty jest o komputer pokładowy, instalowany w pojazdach lądowych, specjalnych i maszynach drogowych. Umożliwia kompleksową kontrolę pracy kierowcy i pojazdu.

FM 200 rejestruje zestaw informacji o pojeździe: ilość przejechanych kilometrów (droga z podziałem na odcinki), czas pracy, postoju, czas pracy dodatkowych urządzeń (pompy, dźwigu itd.), prędkość chwilową, średnią i maksymalną, przekroczenia prędko-

pojazdu, co zapewnia bardzo dużą dokładność zapisywanych informacji. Dla przykładu zapis drogi jest dokonywany z dokładnością do 1 metra, a sygnał czasu, generowany przez wewnętrzny zegar czasu rzeczywistego z dokładnością do 1 sekundy. System jest również wyposażony w przełącznik, umożliwiający blokadę zapłonu. Identyfikacja kierowcy odbywa się za pomocą specjalnego, niebieskiego klucza. Do transferu danych z pojazdu służy zielony klucz. Uzyskane tą drogą informacje są przetwarzane i analizowane za pomocą oprogramowania komputerowego FM 2001. Program działa w środowisku Windows. Wy-

jest ciągła rejestracja prędkości, drogi, obrotów silnika, zużycia paliwa lub innych, zaprogramowanych zmiennych wartości. Wielkość obszaru umożliwia zapis w czasie od 30 minut do 40 godzin.

Każda zapisana informacja jest szczegółowo analizowana za pomocą oprogramowania, wykorzystującego zaawansowane technologie informatyczne. Oprogramowanie to umożliwia uzyskanie dużej ilości zestawień i raportów, z których wiele jest tworzonych według życzeń użytkowników.

System FM „Fleet Manager” jest narzędziem do szczegółowego i kompleksowego

FM 200 VDO KIENZLE

Transport pod kontrolą

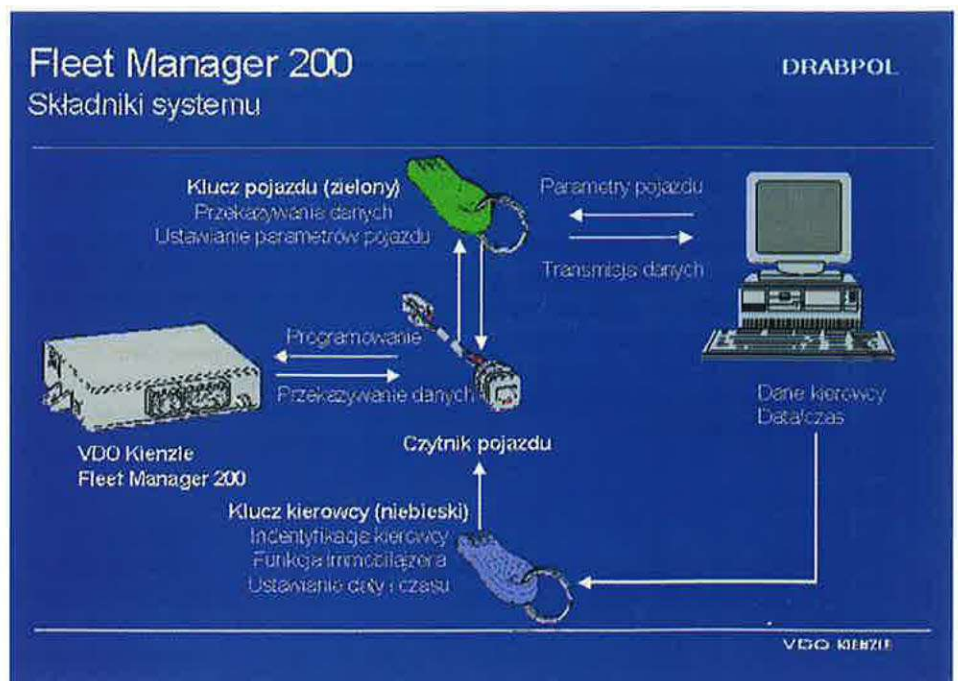
ści, obroty silnika, jazdę poza zakresem zielonych obrotów silnika oraz wiele innych elementów. Możliwa jest taka konfiguracja sprzętu, aby rejestrował dane tachograficzne (data i czas, prędkość, obroty silnika, stan dołączonych analogowo-cyfrowych urządzeń). Dodatkowo podłączony terminal określa np. ilość wystawionych faktur w danym okresie czasu, identyfikuje klienta, przejechaną trasę ze wskazaniem np. miejsca załadunku i rozładunku, rodzaje jazdy do-od klienta, prywatne, itp.

FM 200 przy współpracy z systemem pomiaru zużycia paliwa EDM (impulsy pochodzące z EDM) rejestruje rzeczywiste zużycie paliwa na danym odcinku drogi lub sumarycznie w dowolnej jednostce czasu. Oprócz systemu pomiaru zużycia paliwa z FM 200 współpracują też inne urządzenia: nadajnik impulsów drogi, obrotomierz, odbiornik GPS, modem komórkowy lub telefon komórkowy (np. terminal M20), tachograf 1318, czytnik kodów kreskowych i dodatkowa klawiatura (poprzez terminal), 4 czujniki (temperatury cieczy chłodzącej, ciśnienia oleju, użycia retardera itd.) To, co zostanie zapisane, zależy tylko od wymagań klienta, istniejących czujników i możliwości konfiguracji programu.

FM 200 pozwala na dokładną analizę kosztów w rozbiciu na wykonywane zadania, zleceniodawców i odbiorców, zastępuje więc tradycyjną kartę drogową. Bardzo dużą możliwością zastosowań i dopasowania do konkretnych wymagań klienta umożliwia budowa modułowa systemu. Informacje zewnętrzne, które mogą być zapisane w pamięci komputera pokładowego, są ograniczone tylko ilością lub możliwością zabudowy dodatkowych czujników, informujących o pracy podstawowych lub istotnych z punktu widzenia eksploatacji pojazdu parametrów. Komputer pokładowy w czasie montażu jest dopasowywany i kalibrowany w zależności od konkretnego

starczy wybrać odpowiednią wartość z rozwijanej listy lub wpisać wartość w odpowiednie miejsce. Oczywiście cały czas działa bardzo rozbudowany system pomocy i podpowiedzi. Komputer pokładowy posiada 1 MB pamięci, podzielony na kilka obszarów - obszar systemu operacyjnego, sterowników, danych zdarzeń i danych tachometrycznych. Jednak z uwagi na ograniczoną ilość pamięci system rejestruje przede wszystkim przekroczenia parametrów granicznych np. rejestracja przekroczenia zadeklarowanej prędkości następuje tylko wtedy, gdy prędkość pojazdu była większa od zadeklarowanej przez nieprzerwany czas powyżej 5 minut. Zdarzeniu temu można przypisać odpowiedni element wykonawczy - komunikat ostrzegawczy na ekranie terminala, zapalenie się świateł ostrzegawczego lub inny sposób informowania kierowcy. W obszarze danych tachometrycznych możliwa

zarządzania flotami pojazdów. Mogą z niego korzystać firmy posiadające od kilku do kilku tysięcy samochodów, prowadzące wiele oddziałów i skomplikowanych struktur wewnętrznych, a uniwersalny format bazy danych czyni go dostępnym i modyfikowalnym dla każdego klienta. Obok wspomnianej już kompleksowej kontroli pracy pojazdu i kierowcy, zastosowanie FM w flotach transportowych znacząco wpływa na zmniejszenie czasu gromadzenia i analizy danych, umożliwia kierowanie parkiem samochodowym w oparciu o rzetelne i rzeczywiste informacje, ułatwia podejmowanie decyzji strategicznych i co jest bardzo istotne - bieżącą analizę zadań, kosztów i zysków. Montaż FM, konfigurowanie sprzętu i bieżącą opiekę nad tymi urządzeniami zapewnia sieć oddziałów „Drabpolu” na terenie całego kraju.



Trudności są dla mnie wyzwaniem

- rozmowa z Markiem Garbieniem, Dyrektorem Oddziału Białostok

- Pracuje Pan w firmie „Drabpol” od 5 lat. Jak wypracował Pan swoją mocną pozycję na tym trudnym rynku?

- Przychodząc do firmy miałem już doświadczenie na rynku motoryzacyjnym na Podlasiu. Segment, który obsługuje „Drabpol” jest szeroki z racji ilości i specyfiki oferowanych towarów i usług. Początek był trudny, tym bardziej, że oddział białostocki tworzyłem od podstaw. Stopniowo poznawałem specyfikę tego rynku a więc obsługę klientów w zakresie serwisu tachografów VDO Kienzle, ograniczników prędkości AGB, przepływomierzy paliwa EDM. W tym czasie przekonałem jednego z naszych klientów do wyposażenia pojazdów w tachografy ADR oraz ograniczniki prędkości. Do dzisiaj jest to jeden z moich największych kontraktów. Moją pozycję na rynku białostockim wypracowałem poprzez systematyczny kontakt z klientami oraz właściwą ocenę ich potrzeb. Najważniejsze dla mnie jest, aby kontakt nawiązany z klientem był utrzymany mimo że w danym momencie nie ma z tej strony zapotrzebowania na nasze produkty.

- Jak ocenia Pan rynek Podlasia?

- Jest trudny, ponieważ nie mamy tu przemysłu. Jest to region typowo rolniczy, turystyczny. Do tego doszło załamanie gospodarcze w 1998 roku na skutek restrykcji nałożonych w handlu ze Wschodem. Spowodowało to gwałtowne bankructwo wielu firm przewoźnych, różnego typu zakładów szwalniczych oraz budownictwa. Do tego nałożył się kryzys naszej

gospodarki oraz załamanie rynku motoryzacyjnego.

- Mimo tych trudności oddział białostocki utrzymuje obroty na stabilnym poziomie. Z czego to wynika?

- Załamanie rynku nie załamało przecież mnie i moich pracowników. Wielokierunkowość, systematyczna praca i skuteczność działania pozwala nam na utrzymanie stabilnych obrotów - choć nie jest to łatwe i wymaga dużo wysiłku.

- Jakie środki stosuje Pan i Pana pracownicy, by przyciągnąć i zatrzymać klientów?

- Naszą dewizą jest zawsze doradzenie klientowi co ma zrobić z kłopotem, który go spotkał. Zawsze staramy się mu pomóc w roz-

wiązaniu problemu, prowadzimy fachowe doradztwo i opiekę nad zakupionym produktem.

- Jakie środki sprzedaży uważa Pan za najskuteczniejsze?

- Sądzę, że najskuteczniejszy jest bezpośredni kontakt z klientem oraz późniejsze jego podtrzymywanie. Jednym ze skutecznych środków pomagającym w sprzedaży jest sposób prezentacji towaru, usługi, może to być np. laptop, prezentacja komputerowa, teczka demonstracyjna.

- Czy chciałby się Pan podzielić uwagami lub sugestiami ze swoimi kolegami z innych oddziałów „Drabpolu”?

- Na podstawie mojej wieloletniej współpracy z kolegami z innych oddziałów nasuwa mi się kilka propozycji. Powinniśmy wymieniać między sobą doświadczenia związane z montażem urządzeń. Po każdym montażu powinien być wykonany rysunek jak i gdzie zostało zamontowane urządzenie. Te informacje mogłyby być przekazywane naszym specjalistom z centrali, którzy mogliby dopracowywać i wydawać załączniki do poszczególnych marek pojazdów. Do tego powinno być dołączone zdjęcie obro-



Siemens z VDO

Dzięki wyrażeniu zgody przez władze kartelowe USA na nabycie grupy przemysłowej Atecs przez Siemens AG, stało się możliwe wspólne zarządzanie firmami Siemens Automotive i Mannesmann VDO. Tym samym powstał całkowicie nowy partner na rynku elektroniki, elektryki i mechatroniki samochodowej - Siemens VDO Automotive. Już dziś grupa ta jest reprezentowana w 34 krajach świata, poprzez „Drabpol” zaś także w Polsce. Szerzej na ten temat napiszemy w następnym wydaniu „Drabpol News”.

Wiązaniu problemu, prowadzimy fachowe doradztwo i opiekę nad zakupionym produktem. Ważnym elementem kontaktów z klientem jest serdeczność i zrozumienie jego problemu, nie pozostawiamy go samemu sobie. Musi mieć w nas oparcie i pomoc. W 1999 roku „Drabpol” zorganizował dużą akcję promocyjną agregatów chłodniczych Konvekta. Naszym potencjalnym klientem był odbiorca finałny w hurtowniach spożywczych, mięsno-wędliniarskich. Wymyśliłem sobie, że skuteczną dla nas akcją może być systematyczne odwiedzanie większości hurtowni w moim rejonie działania przez okres 2-3 tygodni dzień po dniu. Z perspektywy czasu okazało się, że metoda ta była skuteczna. Dało mi to możliwość ponownego kontaktowania się z

bione komputerowo. Informacje te można przesyłać pocztą elektroniczną.

- Czy w natłoku pracy znajduje Pan czas na zainteresowania, hobby?

- Bardzo odpoczywam przy budowie jachtów żaglowych. Obecnie jestem w trakcie budowy okrętu żaglowego Piotra I Predistanceja.

- Co uważa Pan za swój największy sukces zawodowy w ciągu 5-letniej pracy w „Drabpolu”?

- Szersze spojrzenie na kwestie sprzedaży, kontaktów z klientami. Za swój znaczący sukces uważam również duży kontrakt na tachografy ADR i AGB, o którym już wspominałem oraz zeszłoroczny udany kontrakt na klimatyzatory. Jestem pewien, że jeszcze uda mi się je powtórzyć.