

Akredytacja dla laboratorium pomiarowego w Częstochowie

Zasłużony certyfikat



Akredytacji i ustalenie zakresu kompetencji pomiędzy GUM a nową jednostką.

W tym czasie Księga Jakości naszego laboratorium doczekała się już siódmego wydania, które to zostało w pełni zaakceptowane przez auditorów PCA. W dniach 29-30 lipca ubiegłego roku w laboratorium pomiarowym w Częstochowie odbył się audit certyfikujący. Po usunięciu kilku niezgodności, wynikłych podczas auditu i zaakceptowaniu zmian przez auditorów, otrzymaliśmy z PCA zasłużony certyfikat o nr 044. Umożliwiło to ubieganie się w Głównym Urzędzie Miar o upoważnienie do wykonywania uwierzytelnień tachografów „Kienzle”. Ostatecznie otrzymaliśmy je 30 grudnia ubiegłego roku. Pełną działalność w zakresie sprawdzania i uwierzytelniania tachografów „Kienzle” ALP w Częstochowie rozpoczęło z dniem 1 lutego br. Tym samym długoletni proces akredytacji został w końcu zakończony.

Klienci z pewnością zadowoleni będą z usługi naszej palcówki. Pracownicy laboratorium wszystkie czynności wykonują wyłącznie na sprawdzonych, profesjonalnych przyrządach firmy VDO. Z usług laboratorium skorzystać można od poniedziałku do piątku w godz. 8.00-20.00 oraz w soboty w godzinach 8.00-15.00.

W przeddzień nowego roku firma nasza zakończyła długoletni i żmudny proces akredytacji laboratorium pomiarowego w Częstochowie. Częstochowska placówka otrzymała z Głównego Urzędu Miar upoważnienie do samodzielnego sprawdzania i uwierzytelniania tachografów z rodziny Kienzle.

Samo laboratorium pomiarowe w Częstochowie legitymuje się długą historią. Powstało 18 lat temu, jako jedno z pierwszych miejsc w Polsce, w którym profesjonalnie dokonywano sprawdzeń tachografów. Pracownicy laboratorium zdobywali wiedzę na szkoleniach w siedzibie firmy VDO, jak również na kursach z zakresu metrologii ogólnej, organizowanych przez GUM. Weteranem pracy w laboratorium jest Wojciech Kurzac (obecnie kierownik

techniczny ALP) - sprawdzaniem tachografów w częstochowskim laboratorium zajmuje się z chwilą jego powstania.

W początkowym okresie działalności laboratorium, sprawdzania tachografów, potwierdzone stosownymi dokumentami uznawane były w Polsce, jak i w całej Europie. Z wejściem w życie przepisów o obowiązku uwierzytelniania tachografów przez pracowników urzędów miar działalność laboratorium była kontynuowana, chociaż sprawdzenia tachografów honorowane już były tylko na terenie Europy. Rozpoczęliśmy więc starania o uzyskanie akredytacji.

Złożyły się na to przygotowania dokumentacji - Księgi Jakości, doposażenie laboratorium w przyrządy kontrolne i monitorowania środowiska. Proces ten przedłużał się z roku na rok, często z przyczyn, nie leżących po naszej stronie. Na jego wydłużenie wpłynęło m.in. powstanie nowej organizacji, jaką było Polskie Centrum



Uwierzytelnianie tachografów w Akredytowanym Laboratorium Pomiarowym.



Wyznaczanie współczynnika „k” na odcinku pomiarowym.

Akredytowane laboratorium pomiarowe w Częstochowie to dopiero pierwszy krok. Jeszcze w tym roku zamierzamy otworzyć takie placówki w naszych oddziałach w Warszawie i Poznaniu - podsumowuje Joanna Stałęga, kierownik Zespołu Laboratoriów Pomiarowych w naszej firmie.

1983-2003

20 lat minęło...

Dwudziestolecie swego istnienia obchodzi w tym roku nasza firma. Dokładnie 15 stycznia 2003 r. skończyła 20 lat. Tak okrągła rocznica istnienia jest dobrą okazją do krótkiego przypomnienia historii firmy.

20 lat temu - 15.01.1983 r. Paweł Drabczyński położył kamień węgielny pod dzisiejszą firmę DRABPOL, zakładając Zakład Naprawy Sprzętu Elektroniki Samochodowej przy WSI Uniwersum w Częstochowie. W początkowym okresie swej działalności kilkusobowy załóżnik zajmował się, jak sama nazwa wskazuje, naprawą sprzętu elektroniki pojazdowej, szczególnie w zakresie samochodów użytkowych i autobusów. Polityka ta zaczęła przynosić wymierne korzyści i stała się podstawą do rozszerzenia działalności firmy w zakresie handlowo-marketingowym. W 1986 r. zakład rozbudował się o Dział Tachografów, dołączając tym samym do oferowanego już pakietu nową usługą - naprawy tachografów. Szybko okazało się, że była to decyzja ze wszech miar trafna. Popyt na usługi związane z tym urządzeniem rósł w tempie lawinowym, a prawdziwym El Dorado dla firmy okazało się wprowadzenie prawnego wymogu stosowania tachografów we wszystkich pojazdach powyżej 9 t.

W latach 1988-89 firma naprawiała rocznie ok. 6 tysięcy tachografów produkcji Mera Poltik; oraz wszystkie tachografy z Messgeratwerk z Magdeburga. Eksportowane na rynek polski tachografy przechodziły kontrolę w punkcie legalizacyjnym ówczesnego Drabpolu. Działalność w zakresie serwisowania tachografów rozwinęła się na tak dużą skalę, że rok później zmieniona została wcześniejsza nazwa zakładu na Zakład Naprawy Sprzętu Elektroniki Samochodowej i Tachografów.

Po kilku latach dynamika w usługach związanych z tachografami została zahamowana, na co złożyło się wydane w 1995 r. rozporządzenie, zgodnie z którym tylko pracownicy urządzeń miar mogli dokonywać legalizacji tachografów.

W kolejnych latach, działalność związana z tachografami podlegała już ściślejszej regulacji rządowej i miała wpływ na rozwój firmy.

Największą dynamikę firma (od 1990 r. firma DRAB) odnotowała na początku lat 90; nie mogła pozostać ona niezauważona. Jej aktywność wzbudziła zainteresowanie nie tylko na krajowym rynku transportowym, ale również u zachodnich „wielkich” producentów urządzeń elektroniki samochodowej. Również Paweł Drabczyński nie przyjął pozycji wyczekiwania; od 1986 sam podjął starania w celu nawiązania współpracy z niemieckim koncernem Mannesmann Kienzle. Niemiecki producent nie ukrywał, że poszukuje w Polsce partnera o ugruntowanej pozycji na rynku, z bardzo dobrym zapleczem serwisowym. Firma DRAB spełniała wszystkie jego wymogi - posiadała długoletnią prak-

tykę w zakresie produktów tej firmy, a serwis mógł się poszczycić doskonałymi referencjami, których udzielił m.in. pan Valerio Loretti z firmy IVECO, pan Ryszard Żmijewski z firmy VOLVO.

Obie więc strony wyraziły chęć i gotowość do pełnej współpracy. W grudniu 1991 r. nastąpiło podpisanie umowy o wyłącznym reprezentowaniu interesów firmy Mannesmann Kienzle przez firmę DRAB. W zawarciu umów o reprezentacji firma konkurowała z takimi firmami jak: holdingi POLMOT czy PKS Multispedytor.

Z roku na rok zakres współpracy rozszerzał się. Dwa lata od momentu reprezentacji interesów niemieckiego koncernu przez firmę DRABPOL (nazwa zmieniona w 1992 r.) powołany został Dział Miernictwa dla BRD. Rok później dział ten został wzmocniony przez przejście produktów VDO. Było to możliwe na skutek fuzji firm Mannesmann Kienzle i VDO. Dużym sukcesem firmy w tych pierwszych latach współpracy z niemieckim partnerem było wypromowanie na naszym rynku tachografu. Promocja ta była tak silna, że prezes Paweł Drabczyński okrzyknięty został w ówczesnym tygodniku Veto „królem tachografów”, a do dnia dzisiejszego mimo prowadzenia kilkunastu innych produktów firma często kojarzona jest właśnie z tym urządzeniem.

W 1993 r. DRABPOL nawiązał współpracę z drugim niemieckim partnerem - firmą KONVEKTA - jednym z czołowych producentów klimatyzacji i chłodzi do pojazdów, zostając jej wyłącznym przedstawicielem na polskim rynku.

Działalność w tym sektorze stanowi 1/3 obrotów całej firmy. Na uwagę zasługuje fakt, że klimatyzacje firmy Konvekta doskonale spełniają swoje funkcje w tak ekstremalnych warunkach, jakie panują pod ziemią, o czym świadczy ich zastosowanie w pojazdach kopalni miedzi. Z drugiej strony ich funkcjonalność jest tak duża, że spełniają rygorystyczne wymogi wojskowe dla NATO.

Z początkiem lat 90-tych firma przystąpiła do organizacji na terenie Polski własnych placówek handlowo-usługowych. Powołała oddziały we wszystkich ważniejszych miastach na terenie kraju. Jednocześnie rozpoczęła proces organizacji autoryzowanych stacji serwisowych Kienzle oraz Konvekty.

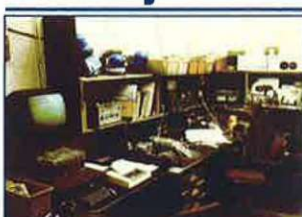
Do chwili obecnej pod patronatem Drabpolu funkcjonuje 91 autoryzowanych serwisów „Kienzle” oraz 12 stacji Konvekty.

Dużym sukcesem firmy w wymiarze nie tylko krajowym, ale europejskim było utworzenie w 1997 r. przy Centrali firmy Laboratorium Analiz Wypadko-

wych Tarcz Tachografów. Laboratorium zajmuje się analizą i interpretacją zapisu wykresówek tachografów dla sądów, policji, prokuratur, instytucji ubezpieczeniowych, pracodawców i jednostkowych klientów. Do chwili obecnej to jedyne takie laboratorium w Europie Środkowo - Wschodniej, jedno z 15 w pozostałej części Europy oraz 20 w świecie. Swojej wiedzy pracownicy Laboratorium nie trzymają tylko dla siebie. Z zakresu odczytu i analiz zapisów na wykresówkach przeprowadzają szkolenia na terenie całego kraju.

Sama organizacja szkoleń z produktów i usług jest ważnym elementem w działalności firmy. Pracownicy Drabpolu mając odelegowane przez firmy Siemens VDO oraz Konvekta uprawnienia do szkoleń prowadzą cykliczne kursy szkoleniowe z zakresu dopasowania, kontroli oraz obsługi oferowanych urządzeń. Szkolenia odbywają się w centralnej siedzibie, posiadającej rozbudowaną bazę dydaktyczną. Niezależnie od przeprowadzanych szkoleń pracownicy służą swoim klientom fachowym doradztwem technicznym. Uczestniczą w pracach projektowych wspólnie z producentami pojazdów, dzielą się opiniami, doradzają ale również słuchają rad.

Wczoraj



Pierwsze stanowiska do kontroli i napraw tachografów (lata 80-te)

Dziś



Magazyn Centralny w Częstochowie



Oddział w Częstochowie.



Sala szkoleniowa w Centrali firmy.

Doradztwo techniczne jest nieodzownym elementem pełnej opieki nad produktem.

Sklada się na nią również sprawna gospodarka magazynowa czy szybka dystrybucja towarów, ułatwiająca pracę odbiorcom i dostawcom firmy. W tym celu w Centrali firmy stworzone zostało duże zaplecze magazynowe oraz skład celny.

Dla utrzymania ciągłych kontaktów z klientem firma od lat bierze udział w licznych imprezach targowych i wystawienniczych - m.in. w Poznaniu, Warszawie, Łodzi, Kielcach,

Wielokrotnie uwieńczone zostało to sukcesami (3 Złote Medale, Złoty Pegaz, Dwa Medale Europejskie dla usług, Złoty Laur Umiejętności i Kompetencji, Złote Koła Komunikacji Miejskiej). Sukcesem dla firmy było również wdrożenie w firmie systemu zarządzania jakością i otrzymanie w 2001 r. certyfikatu ISO 9001:2001.

Kolejny otrzymany certyfikat związany był z akredytacją laboratorium pomiarowego w Częstochowie, o czym piszemy na stronie 1.

Dwudziestolecie działalności to dobry czas na pod-

sumowanie. Firma jednak nie zamierza żyć przeszłością i spocząć na laurach. Powiększenie liczby autoryzowanych stacji serwisowych do ok. 400, powołanie kolejnych akredytowanych laboratoriów pomiarowych to tylko niektóre z celów, jakie stawia sobie zespół naszej firmy. Nadal będziemy pracować na to, by motto firmy „...z doświadczenia pewni” nic nie straciło ze swojej treści.

Obchody dwudziestolecia naszej firmy zaplanowane są późną wiosną. Do zobaczenia.

System do automatycznego odczytu wykresówek tachografów

KISCAN - pełna informacja o czasie pracy kierowcy

System KISCAN jest systemem komputerowym, umożliwiającym odczyt, gromadzenie oraz analizowanie informacji, zapisanych na wykresówkach tachografów, jak:

- zliczanie przejechanych kilometrów
 - analizę i weryfikację czasu jazdy
 - analizę i badanie zgodności grup czasowych z AETR
 - analizę ekonomiczną tras, pojazdów i kierowców
 - terminarz badań i przeglądów
 - możliwość eksportu danych do innych systemów.
- Wprowadzenie i stosowanie systemu KISCAN wymaga przestrzegania ustalonych procedur, w tym specjalistycznego szkolenia osób go obsługujących. Na powyższy system składają się:
- program KISCAN wraz z kluczem sprzętowym, szablonem i instrukcją obsługi
 - czytnik optyczny z lupą
 - szkolenie jednej osoby z zakresu odczytu i weryfikacji wykresówek
 - szkolenie administratora systemu

W celu zapewnienia prawidłowego procesu wdrażania i użytkowania systemu automatycznego odczytu wykresówek tachografów należy przejść przez dwa etapy szkoleń.

Etap I obejmuje szkolenie w zakresie odczytu i analiz zapisów czytnikiem optycznym.

Szkolenie, odbywające się w siedzibie naszej firmy może mieć dwie formy. Pierwszą z nich jest szkolenie podstawowe w czasie 4 dni roboczych. W czasie tego szkolenia uczestnik zapoznawany jest z tematyką szkolenia podstawowego oraz przeprowadza pod nadzorem odczyty i analizę wykresówek z własnego przedsiębiorstwa z uwzględnieniem specyfiki jego działania.

Zakres szkolenia podstawowego obejmuje:

- budowę i zasady działania mechanizmów rejestrujących tachografu.
- zasady prawidłowej obsługi tachografu przez kierowców.
- dobór właściwych wykresówek do tachografu.
- zasady obsługi i stosowania wykresówek tachografów.
- postępowanie w przypadku pracy załogi jednoosobowej i załóg wieloosobowych.
- postępowanie w przypadku awarii tachografu - rozpoznawanie.
- rejestracje automatyczne na wykresówkach, w tym rejestracje dodatkowe.
- interpretację poszczególnych zapisów.
- odczyt manualny i automatyczny.
- zapisy budzące wątpliwości - zasady rozpoznawania manipulacji i zafałszowań.

- wykresówka tachografu jako element systemu zarządzania przedsiębiorstwem.
- szczególne wykorzystanie wykresówek tachografów:
 - obiektywny świadek wypadku,
 - dowód w sprawach spornych,
 - podstawa weryfikacji wersji kierowcy
- ćwiczenia praktyczne z odczytu wykresówek
- specyfikę typowania wykresówek do badań
- omówienie procedur postępowania w przypadkach zakwestionowania wykresówek.

Głównym elementem szkolenia są ćwiczenia praktyczne z położeniem szczególnego nacisku na prawidłową interpretację zapisów wskazujących na nieprawidłowości działania tachografu, bądź próby manipulacji i zafałszowań.

Po szkoleniu podstawowym uczestnik zostaje skierowany do firmy macierzystej, w której dokonuje bieżących odczytów i analiz na jej potrzeby. W trakcie swojej pracy nabywa praktyki i doświadczenia. Napotyka również na problemy, wymagające rozwiązań.

Drugą formą szkoleń są, trwające 2 dni robocze szkolenia zaawansowane.

Szkolenie to odbywa się po 1 - 4 - miesięcznym okresie pracy w macierzystym zakładzie pracy W trakcie tego szkolenia uczestnik przedstawia problemy, na które napotkał w czasie samodzielnej praktyki w zakładzie pracy. Równocześnie sprawdzany jest poziom przyswojenia wiedzy z zakresu szkolenia podstawowego.

Na szkoleniu uzupełniającym uczestnik dodatkowo zapoznawany jest ze specyfiką prawidłowego typowania wykresówek tachografów do badań szczególnych.

Ponadto omawiana jest procedura postępowania w przypadku zakwestionowania wykresówek. Po zakończeniu pełnego szkolenia z wynikiem pozytywnym uczestnik otrzymuje świadectwo kwalifikacyjne, które potwierdza rzetelność i jakość wykonywanych przez niego odczytów. Równocześnie wpisany zostaje na listę osób, które mogą opracowywać analizy eksploatacyjne wykresówek tachografów.

Po wdrożeniu w przedsiębiorstwie optycznego odczytu (przewidywalny okres około 1-4 mies.) przystąpić można do II etapu założonego cyklu szkolenia.



System do automatycznego odczytu wykresówek tachografów

Etap II obejmuje przygotowanie i wdrożenie do pracy z zastosowaniem czytnika automatycznego KISCAN. Na proces ten składa się specjalistyczne oprogramowanie wraz z instalacją i uruchomieniem na wskazanym stanowisku oraz przeszkolenie pracownika (administratora programu) do obsługi programu.

KISCAN jest programem komputerowym, współpracującym ze skanerem do automatycznego odczytu wykresówek tachografów.

Program współpracuje ze skanerami AGFA i EPSON, pracującymi pod kontrolą programów FotoLook, ScanWise.

Oprzyrządowanie skanera dostosowane jest do wykresówek z otworem mocującym w kształcie „Jeżki”.

Program KISCAN rozpoznaje zapisy z tachografów „automatycznych” (zapis grup czasowych w postaci belki o zmiennej szerokości), na wykresówkach KIENZLE 4B, przeznaczonych do odczytu automatycznego, tj. z niezadrukowanym polem rejestracji grup czasowych.

Zastosowanie systemu KISCAN przynosi od razu wymierne korzyści dla firm. Należą do nich:

- natychmiastowa informacja z wykresówek tachografów
- możliwość bieżącej weryfikacji czasów pracy
- możliwość bieżącej weryfikacji drogi przebytej przez pojazd
- zwiększona kontrola zużycia paliwa
- dane statystyczne i indywidualne każdej wykresówki (dzień, miesiąc, wybrany okres) wg osób i pojazdów
- wszelkiego typu zestawienia "czas pracy - droga - zużycie paliwa"
- bieżący nadzór nad całą bazą samochodową - terminy
- analiza wykorzystania sprzętu.

Automatyczny Ogranicznik Prędkości Jazdy AGB II VDO

Ustawodawca ogranicza prędkość jazdy

Polityka komunikacyjna Unii Europejskiej wyznacza jednorodne reguły dla ruchu drogowego w Europie. Umowa Europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR w części I Dodatku B, rozdz. 2 pkt. 10 261 mówi o konieczności stosowania ogranicznika prędkości w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton, zarejestrowanych po raz pierwszy po 1 lipca 1995 r. Przepis ten z dniem 1 lipca 1996 r. stosuje się również do pojazdów wyżej wymienionych zarejestrowanych między dniem 1 lipca 1988 r., a dniem 1 lipca 1995 r. Wymogiem stosowania ogranicznika prędkości objęte są pojazdy typu: EX/II, EX/III, AT, FL, OX.

W Polsce ustawa, nakazująca wyposażenie pojazdów w ograniczniki prędkości wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2004 r. Obowiązkiem wyposażenia objęte zostały następujące pojazdy:

- samochody ciężarowe i pojazdy silnikowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t.
- autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej, przekraczającej 10 ton, zarejestrowane w okresie od 1 stycznia 1988 r. do 31 grudnia 2002 r.

Dopuszczalna prędkość wg ustawy wynosi: 85 km/h dla samochodu ciężarowego, tak aby rzeczywista prędkość tego pojazdu nie mogła przekroczyć 90 km/h oraz 100 km/h dla autobusu. Przepisu tego nie stosuje się do pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r. oraz pojazdów specjalnych lub używanych do celów specjalnych, zabytkowych, do prowadzenia badań naukowych, nieprzystosowanych konstrukcyjnie itp.

Automatyczny Ogranicznik Prędkości Jazdy AGB II VDO spełnia wszystkie stawiane tego typu

urządzeniom wymagania - e1 000001. Ogranicznik zapobiegając rozwijaniu nadmiernych prędkości jazdy, wpływa na jej komfort i bezpieczeństwo. AGB II daje możliwość programowania prędkości niższej niż graniczna oraz uniknięcia zbyt wysokich obrotów silnika - co pozytywnie wpływa na ograniczenie emisji szkodliwych substancji oraz na zużycie paliwa.

Urządzenie, montowane przez producenta lub jednostkę przez niego uprawnioną kontrolowane jest corocznie przy okresowych badaniach technicznych. Zewnętrznymi oznakami obecności i ważności ogranicznika prędkości jazdy są: specjalnie zabezpieczone wkładki na elektronice urządzenia, plomby lakierowe i ołowiane na elementach połączeń mechanicznych pompy wtryskowej i nastawnika ogranicznika prędkości oraz naklejka na szybie pojazdu.

Nakazana przepisami prędkość, zaprogramowana na 85 lub 100 km/h daje niewielkie korzyści w czasie jazdy po bocznych drogach lub na długich odcinkach robót drogowych. Zachowanie dopuszczalnej maksymalnej prędkości musi być w takim przypadku mozolnie nadzorowane przez kierowcę. Ogranicznik AGB II pozwala w takich przypadkach zaprogramować jeszcze jedno, dowolne ograniczenie prędkości powyżej 30 km/h. Kierowca nastawia prędkość za pomocą dźwigni funkcyjnej.

System AGB montowany jest pomiędzy pedałem gazu a dźwignią pompy. Przy biegu jałowym również nożyce znajdują się w położeniu biegu jałowego. AGB nie ingeruje w przyspieszenia



pojazdu (w pełną moc) do momentu osiągnięcia zaprogramowanej prędkości maksymalnej. W momencie przekroczenia zaprogramowanej prędkości maksymalnej AGB oddziałuje na system sterowania mocy silnika. Następuje regulacja systemu w kierunku punktu jałowego do momentu, kiedy tempo jazdy odpowiadać będzie zaprogramowanej górnej prędkości. W trybie pracy z tempostatem położenie dźwigni pompy wtryskowej jest regulowane w ten sposób, że „ustalona” wybrana prędkość zostaje utrzymana w różnych sytuacjach w czasie jazdy (jazda pod górę, z góry).

Ogranicznik rejestruje wszelkie ingerencje użytkownika. Urządzenie umożliwia kierowcy równomierny, komfortowy styl jazdy, wybór stałej prędkości jazdy, dostosowanej do przepisów ruchu drogowego. Dodatkowe korzyści z zastosowania ogranicznika to: mniejsze zużycie paliwa, mniejsze zużycie silnika, równomierna praca silnika, przy pracy dodatkowych agregatów na postoju.

Z życia serwisów

Z początkiem nowego roku do licznej już rodziny Drabpolu dołączyły cztery, nowe autoryzowane stacje serwisowe: PKS S.A. w Siedlcach, Przedsiębiorstwo Transportu Handlu Wewnętrznego „TRANS - POZ” S.A. w Poznaniu, PKS S.A. „Sokołów” w Sokołowie Podlaskim, PPKS Bytów. Wszystkie ww. palcówki otrzymały uprawnienia do sprawdzania i kontroli tachografów „Kienzle”.

Życzymy sukcesów i dobrej, wzajemnej współpracy. Jak to jednak bywa w rodzinie, nie wszystko zawsze wygląda różowo. Trzy nasze stacje serwisowe PAGAMEX II z Cekanowa, AUTO WYGLĘDY oraz FUH „TACHO Włodzimierz Papież” z Jeleniej Góry złamały zasady współpracy, zawarte w umowie serwisowej i obowiązujące w naszej organizacji. Tym samym straciły nadane

im uprawnienia i skreślone zostały z listy autoryzowanych stacji serwisowych. Z przykrością informujemy również, że autoryzowany serwis „ERBE Roman Brodziak” z Katowic zmuszony był zakończyć swoją działalność z powodu ciężkiej choroby właściciela firmy.

Obecnie w trakcie powoływania jest kolejnych 40 stacji serwisowych.

Napisali o nas:

1. „Trzeba zwolnić”, Auto Market TRUCK, (22.12.2002)
2. „Czas tachografów”, Polska Gazeta Transportowa, nr 2/2003
3. „Akredytowane Laboratorium Pomiarowe” - Kronika, Polska Gazeta Transportowa, nr 5/2003
4. „Specjalność - tachografy” - TRUCK AUTO KOMIS, nr 1/2

5. „Tacho” na pewniaka”, Ciężarówka, nr 2/2003
6. „Tachografy na papierze”, Auto Market TRUCK, nr 2/2003
7. „Akredytacja dla laboratorium tachografów Kienzle”, Spedycja Transport Logistyka, nr 2/2003