DRABPOL NEWS ®

NR 2(22) MARZEC-KWIECIEŃ 2003

tak! w referendum

Samochodowe Mistrzostwa Dziennikarzy

Z wizytą w Drabpolu

22 marca br. firma nasza gościła spore grono dziennikarzy - uczestników I rundy Samochodowych Mistrzostw Dziennikarzy.

Pierwsza z zaplanowanych, czterech rund odbyła się w Częstochowie, tak więc dziennikarze nie mogli nie zawitać do centrali naszej firmy. Całą imprezę organizował, istniejący od 1976 r. Auto Klub Dziennikarzy. Główną formę działalności tego stowarzyszenia, któremu szefuje pan Andrzej Żyzny, stanowią organizowane kilka razy w roku samochodowe sympozja sportowo - turystyczne, podczas których jest czas i na zdobywanie materiałów dziennikarskich i na sportową rywalizację o tytuły Rajdowych Mistrzów Polski Dziennikarzy.

Właśnie zdobywaniu ciekawych materiałów służyła wizyta w naszej firmie. Dziennikarze zwiedzili główną siedzibę - m.in. Laboratorium Analiz Wypadkowych Tarcz Tachografów, Akredytowane Laboratorium Pomiarowe, zapoznali się z naszą, szeroką ofertą. Większości z nich zresztą dobrze znana była prowadzona przez nas działalność. Miłym akcentem kończącym samochodowy rajd było wręczenie Pucharów dla zwycięskich zawodników i załóg. Klasyfikację generalną I rundy Samochodowych Mistrzostw Dziennikarzy wygrał Jacek Jurecki z „Dziennika Polskiego" z Krakowa, który otrzymał Puchar Prezesa Krajowej Izby Gospodarczej Andrzeja Arendarskiego. Drugie miejsce w klasyfikacji generalnej zajął Janusz Tychy z TV Katowice, laureat Pucharu Przewodniczącego Rady Miasta Częstochowy Ryszarda Szczuki. Trzecie miejsce wywalczył Michał Jackiewicz z Ośrodka Telewizji Polskiej w Płocku. Nagrodą za III miejsce w klasyfikacji generalnej był Puchar Prezesa naszej firmy Pawła Drabczyńskiego. Nie była to jedyna nagroda, ufundowana przez Drabpol. Puchar Kierownika Laboratorium Analiz Wypadkowych Tarcz Tachografów - Andrzeja Dusia otrzymała najlepsza załoga w klasie V w składzie - Grzegorz Zakrzewski i Mateusz Dudzik. Zwycięstwo, redaktorzy „Echa Dnia" z Kielc, wywalczyli na samochodzie Alfa Romeo.

Wizyta dziennikarzy w centrali naszej firmy

Załogi Samochodowych Mistrzostw Dziennikarzy na parkingu Drabpolu

Nowa siedziba warszawskiego oddziału

Zapraszamy

Z dniem 5- go maja 2003 r. warszawski oddział naszej firmy zmienił swoją dotychczasową siedzibę. Dla poprawy standardu obsługi swoich klientów rozpoczął swą działalność w Warszawie, przy ulicy Obrzeźnej 3 (baza Elektromontażu). Nowy serwis dysponuje 200. metrową halą warsztatową z dwoma kanałami, jak również obszernym biurem obsługi klienta, salą konferencyjną, punktem legalizacyjnym, magazynem oraz stanowiskiem do napraw.

W pierwszym miesiącu działalności w nowym miejscu klientów czekają atrakcyjne promocje - m.in. bezpłatne przeglądy klimatyzacji czy rabaty na legalizację tachografów. Przypomnijmy, że warszawski serwis świadczy usługi w zakresie montażu i demontażu tachografów, naprawy tachografów, diagnozy uszkodzeń, kontroli na stanowiskach pomiarowych, naprawy instalacji elektrycznych, legalizacji tachografów, kontroli tachografów wg AETR, montażu i napraw systemu pomiaru zużycia paliwa EDM, montażu ograniczników prędkości jazdy AGB,montażu systemów zarządzania flotą pojazdów FM, montażu rejestratorów danych wypadku UDS, instalacji i wymiany ograniczników prądu STB, montażu systemu pomiaru nacisku na oś pojazdu KIMAX, montażu, przeglądów i napraw klimatyzacji w autokarach, autobusach, mikrobusach i w kabinach kierowców; montażu, przeglądów i napraw agregatów chłodniczych oraz napełniania klimatyzacji i agregatów chłodniczych.

Serdecznie zapraszamy:
DRABPOL Oddział w Warszawie
ul. Obrzeźna 3, 02-691 Warszawa
tel. (22) 549 11 64 i 549 11 66; fax (22) 549 11 65
tel. kom. 605 248 541
e-mail: warszawa@drabpol.pl; www.drabpol.pl

Relacja z otwarcia nowej siedziby w następnym numerze.

Elektroniczny system pobierania opłat drogowych

MAUT - jazda bez problemów

Z dniem 1-go września 2003r. na terenie Niemiec pobierana będzie opłata drogowa od wszelkich krajowych i zagranicznych pojazdów ciężarowych powyżej 12 ton. Wysokość jej uzależniona będzie od liczby osi (do 3 lub powyżej 4), czasu przejazdu oraz klasy emisji spalin.

Kierowcy pojazdów będą mieć do wyboru dwie możliwości wnoszenia opłaty drogowej. Pierwszą z nich jest zapłata w ponad 3000. punktach poboru opłat drogowych, znajdujących się w Niemczech i krajach ościennych. Terminale zlokalizowane są w pobliżu wjazdów na autostrady federalne, w tym głównie na stacjach benzynowych, specjalnych parkingach dla samochodów ciężarowych, w punktach przygranicznych, a w pojedynczych przypadkach także na wolnym terenie.

Użytkownicy nie zarejestrowani wprowadzają do systemu kompletne, aktualne dane, dotyczące pojazdu i trasy. W przypadku zmiany trasy lub przejeżdżanego odcinka możliwe jest częściowe lub całkowite skasowanie dokonanego uprzednio zaksięgowania. Płatności dokonuje się gotówką lub za pośrednictwem karty kredytowej, karty uprawniającej do tankowania paliwa lub innej karty płatniczej, w którą wyposażona jest cała flota pojazdów danego przewoźnika.

Zarejestrowani użytkownicy mają wygodniejszy dostęp do systemu. Nie muszą bowiem wprowadzać do niego danych pojazdu, zaś płatność regulowana jest drogą ściągnięcia opłaty z rachunku bankowego lub za pomocą karty, uprawniającej do tankowania paliwa. Należy jedynie podać aktualną liczbę osi oraz zamierzoną trasę. Numery rejestracyjne, dane adresowe oraz klasa emisji spalin zarejestrowane są na karcie klienta, wystawionej na dany pojazd.

Znacznie bardziej komfortowy system pobierania opłat zapewnia automatyczne urządzenie pokładowe, zamontowane w pojeździe - **MAUT On-Board - Unit**, produkcji Siemens VDO. System MAUT daje możliwość zastosowania pierwszego w świecie w pełni zautomatyzowanego systemu naliczania. Jest on bardzo wygodny dla użytkownika, gdyż automatycznie wychwytuje odcinek trasy. Kierowca nie musi już tracić czasu przy automatach biletowych, ma przy tym dowolny wybór trasy i nieograniczony czas przejazdu. Istnieje również możliwość szybkiej zmiany trasy podróży, gdyż system dokonuje aktualnych obliczeń opłaty za przejechany odcinek.

Składowymi elementami urządzenia pokładowego MAUT Siemens VDO są:

- trójkolorowa dioda stanu
- czytelny wyświetlacz
- przycisk obsługi
- zintegrowany moduł GPS
- zintegrowany modem komunikacji bezprzewodowej GPRS
- zintegrowana antena DSRC
- zintegrowany system rozpoznawania kierunku jazdy
- zintegrowana karta pojazdu: numery rejestracyjne, klasa emisji spalin, standardowa liczba osi.

W systemie elektronicznego poboru opłat drogowych urządzenie MAUT montowane jest na desce rozdzielczej samochodu ciężarowego(nie jest przy tym potrzebna wolna kieszeń na radio). Podłączone jest ono do układu elektrycznego pojazdu, jak również do anteny łączności GPS i komunikacji GSM. Na karcie elektronicznej pojazdu, w urządzeniu zapisywane są podstawowe wartości samochodu. System satelitarny GPS umożliwia dokładne pozycjonowanie pojazdu - pojazd jest rozpoznawany za pomocą sygnału prędkości jazdy, jak również za pomocą wbudowanego żyroskopu. Dane o odcinkach, podlegających opłacie zapisane są w pamięci urządzenia. Jeśli pojazd znajdzie się na płatnym odcinku drogi, system automatycznie zarejestruje to za pośrednictwem GPRS. MAUT zapewnia nie tylko właściwe ustalenie opłat, ale też regularne ich rozliczanie. Przekaz danych, istotnych z punktu widzenia czynności księgowania, do centralnego serwera odbywa się za pomocą protokołu danych GSM. Kierowca nie musi się więc troszczyć o wiele elementów, niezbędnych przy ręcznym wnoszeniu opłat. Musi jedynie podać kod PIN oraz liczbę osi. Na czytelnym wyświetlaczu w każdej chwili może sprawdzać kwotę naliczonej opłaty.

Mnogość zintegrowanej elektroniki i systemów komunikacji umożliwia wykorzystanie opisywanego systemu również do zarządzania flotą i wymiany informacji.

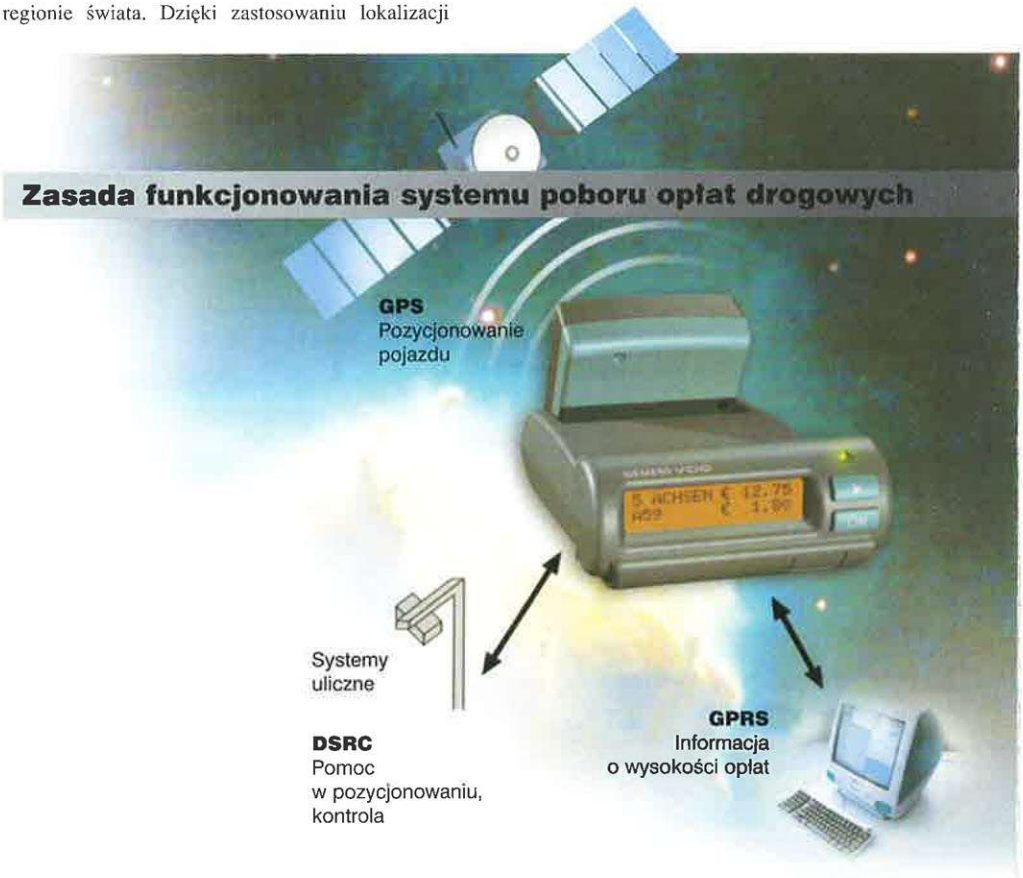
Przedstawiona zasada elektronicznego naliczania opłat drogowych w zależności od przejechanego odcinka drogi może zostać zastosowana w każdym regionie świata. Dzięki zastosowaniu lokalizacji GPS, a w przyszłości satelity Galileo system pobierania opłat drogowych może stać się wkrótce zjawiskiem powszechnym.

System MAUT zawiera wszystkie wymagane złącza, umożliwiające jego zastosowanie w innych krajach świata.

Podkreślić należy, że urządzenie MAUT Siemens VDO można stosować tylko w połączeniu z kompletnym systemem operatora, pobierającego opłaty drogowe.

Z pewnością nowy przepis o opłatach drogowych spowoduje wzrost zainteresowania systemem MAUT na polskim rynku, wszak nie brakuje przewoźników, jeżdżących do Niemiec. Firma nasza została wybrana przez operatora jako jedyna, uprawniona do przeprowadzania szkoleń dla wytypowanych serwisów na terenie Polski. Szkolenia będą obejmowały swym zakresem montaż i serwisowanie urządzeń MAUT.

Już teraz chętnie odpowiemy na wszelkie zapytania ze strony potencjalnych klientów, odnośnie oferowanego systemu, jak również przyjmiemy zgłoszenia od przewoźników, zainteresowanych instalacją urządzenia w swoich pojazdach. O dalszych, krokach naszych działań będziemy informować na bieżąco, nie tylko na łamach naszego wydawnictwa.



Nowa metoda odczytu wykresówek

Analizator wykresówek VDO

Analizator wykresówek VDO (VDO Chart Analyser) umożliwia szybki i realny odczyt czasu pracy kierowcy, zapisanego na wykresówkach tachografu poprzez zmianę analogowego zapisu grup czasowych na postać cyfrową.

Wszystkie informacje są interpretowane przez operatora. Ewentualne błędy, wynikające z zabrudzenia, zniszczenia lub manipulacji na wykresówce są eliminowane w trakcie odczytu zdarzeń. Odczytu dokonuje się poprzez obrót tarczy czytnika, wybór odpowiedniej grupy i zaznaczenie jej za pomocą klawiatury. Czas trwania poszczególnych grup jest wyliczany w sposób automatyczny. W celu poprawienia dokładności oraz ułatwienia interpretacji na tarczy czytnika umieszczona została trzykrotnie powiększająca lupa z „włosem". Dzięki takiemu rozwiązaniu można precyzyjnie określić początek i koniec każdej, analizowanej grupy czasowej.

Analizator wykresowek nie wymaga oddzielnego zasilania. Dzięki temu może być stosowany w każdych warunkach, np. przeprowadzać można kontrolny odczyt w samochodzie. Zasilanie pochodzi z portu PS/2, w który wyposażone są wszystkie laptopy i komputery stacjonarne. Odczyt danych odbywa się za pomocą programu KISCAN od wersji 6.00-M lub internetowego systemu odczytu wykresówek TIS.

Możliwości analizatora:

- dokładność odczytu jazdy i odpoczynku poniżej 1 minuty
- odczyt wszystkich rodzajów wykresówek, stosowanych w tachografach elektronicznych
- interpretacja zapisu przez użytkownika
- możliwość używania z laptopem w dowolnym miejscu.

Promocje

Akcja 3+1

W połowie kwietnia ruszyła kolejna już promocyjna akcja sprzedaży wykresówek. Z pewnością zadowoli ona wielu kierowców i nie tylko. Przy zakupie trzech pudełek oryginalnych wykresówek KIENZLE klient otrzymuje bowiem przydatny upominek-saszetkę do przechowywania wykresówek. Jest w niej miejsce na 12 sztuk. Wymóg przechowywania wykresówek spowoduje zapewne spore zainteresowanie nową akcją. Promocyjna sprzedaż wykresówek dostępna jest w sieci oddziałów naszej firmy oraz w autoryzowanych stacjach serwisowych. Zapraszamy.

Internetowy system odczytu wykresówek

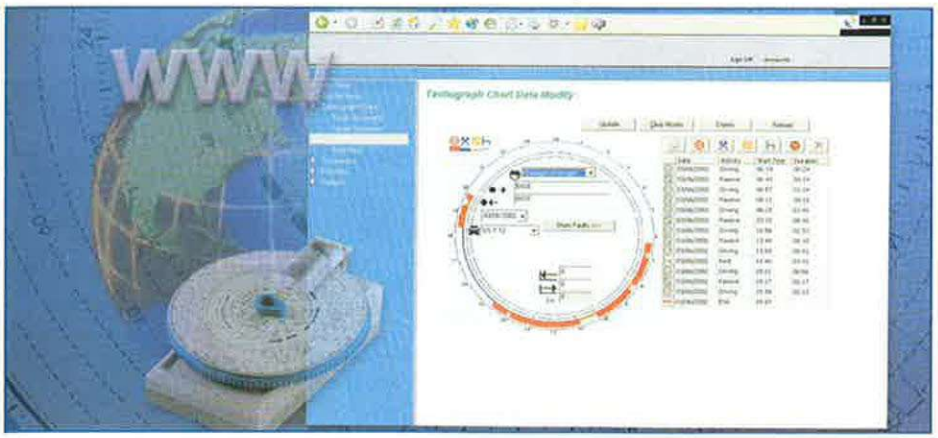
TIS-Web - szybki efekt bez inwestycji

Na rynku istnieje już kilka systemów do automatycznego odczytu tarcz. Z uwagi jednak na ich spory koszt, odbiorcami ich są z reguły floty, dysponujące dużą liczbą pojazdów. Firma nasza pomyślała jednak o przewoźnikach, liczących pięć-dziesięć pojazdów. Z myślą o nich opracowany został internetowy program odczytu wykresówek - TIS. Jego wyróżnikiem, a co za tym idzie wielką zaletą jest fakt, że nie wymaga on dużych inwestycji. Do instalacji systemu TIS wystarczy jedynie sprzęt ze stałym dostępem do internetu oraz minimalnym twardym dyskiem.

TIS jest nowoczesnym programem internetowym, umożliwiającym zapis, odczytanych za pomocą czytnika- analizatora, informacji z wykresówek oraz tworzenie różnorodnych raportów w oparciu o przechowywane dane.

Program umożliwia:

- ewidencję pojazdów i kierowców
- tworzenie i dynamiczne zarządzanie terminarzem pracy kierowcy (jazdy, urlopy, dni wolne odbiór godzin)



- zapisywanie, przechowywanie, archiwizację i zabezpieczanie danych z wykresówek tachografu
- generowanie raportów, dotyczących pracy kierowców (dokładna analiza z rozbiciem na czas jazdy, dyżuru lub pracy)
- generowanie raportów, dotyczących wykorzystania pojazdów
- automatyczne sprawdzanie wszelkich niezgodności czasów z ustawą AETR.

Oprócz podstawowych funkcji program znacznie ułatwia, porządkuje i przyspiesza zarządzanie pojazdami i kierowcami. Z uwagi na fakt, że oprogramowanie oraz bazy znajdują się na serwerze WWW, użytkownik nie musi mieć najnowszych, najdroższych komputerów.

W zupełności wystarczy sprzęt ze stałym dostępem do Internetu i minimalnym twardym dyskiem (tylko system operacyjny). Wszelkie ulepszenia dostępne są od razu i bez ponoszenia żadnych dodatkowych opłat. Konserwacja i opieka nad programem realizowana jest bowiem centralnie i jednocześnie dla wszystkich użytkowników.

Warto podkreślić, że dla klientów, którzy zakupią jednorazowo pięć sztuk tachografów oferujemy bezpłatne, półroczne korzystanie z systemu przy analizach wykresówek pięciu kierowców.

Prawo, czy bezprawie?

W 2000 roku Sejm ratyfikował i ogłosił ustawą międzynarodowe porozumienie AETR, stworzone dla wsparcia idei bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zapisy AETR, dotyczą m.in. czasu pracy kierowcy, wymogów, jakie powinny spełniać urządzenia kontrolno-pomiarowe - tachografy, zasad funkcjonowania stacji serwisowych, systemu kontroli i napraw przyrządów kontrolno-pomiarowych oraz zakresu odpowiedzialności za czynności czy funkcjonowanie. Dla przedstawiciela producenta tachografów, mającego za zadanie powoływanie stacji serwisowych określone zostały odpowiednie zapisy w AETR. Jednoznacznie opisują one system funkcjonowania warsztatów instalacyjno-naprawczych - tak więc precyzyjnie określają zakres odpowiedzialności za wykonywane czynności, procedury dokumentacji pracy, sankcje administracyjno-karne, którym podlegają te placówki. Mimo, że od ratyfikacji AETR minęły już trzy lata, nie tylko nie przestrzega się wielu zapisów tego porozumienia, a wręcz broni się obecnego stanu rzeczy. Przytoczyć tu należy ustawę „Prawo o Miarach" oraz Rozporządzenie Rady Ministrów z 02.10.2001r. Te ważne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego ustawy zawierają zapisy, sprzeczne z porozumieniem AETR. Taki stan rzeczy stanowi nie tylko przyzwolenie dla działalności szarej strefy, lecz wręcz sprzyja jej rozwojowi. W świetle tych zapisów odpowiedzialność za czynności, wykonywane w warsztatach szarej strefy przenosi się na organ państwowy, jakim jest urząd miar.

Podstawą do tworzenia się tego procederu są przepisy prawne w randze Rozporządzeń, naruszające wspomniane porozumienie międzynarodowe AETR. Obowiązująca obecnie ustawa „Prawo o Miarach" ogłoszona 11maja 2000 roku ogranicza zakres kompetencji autoryzowanego serwisu tachografów w dziedzinie obsługi tego przyrządu pomiarowego. Według zapisu porozumienia międzynarodowego AETR, za instalację bądź naprawę oraz badanie kontrolne tachografu odpowiada upoważniony przedsiębiorca, czyli pracownik lub właściciel serwisu tachografów, który samodzielnie wykonuje wszystkie te czynności. Natomiast w polskim prawodawstwie nie ma już on możliwości samodzielnego sprawdzenia i zalegalizowania tachografu. Czynność ta wykonywana jest przez przedstawiciela Urzędu Miar lub przez inny upoważniony podmiot. W takiej sytuacji prawnej nierzadko dochodzi do paradoksów, polegających na legalizacji tachografów, które wcześniej zostały źle naprawione lub źle przygotowane do pracy. Urzędnik wystawiając dla takiego tachografu świadectwo legalizacji poręcza prawidłowe jego działanie, a przecież odpowiada on tylko za jego kontrolę metrologiczną. Nie ma przy tym żadnego wpływu na sprawność techniczną danego urządzenia. Brak odpowiednich zapisów o odpowiedzialności za poszczególne czynności dokonywane w tachografie, jego instalację w pojeździe, legalizację pierwotną i ostateczną prowadzić może do wielu niejasnych sytuacji, odbijających się w ostateczności na samym użytkowniku urządzenia.

Następnym przykładem naruszenia postanowień przepisów AETR jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2.10.2001 w sprawie zasad wydawania upoważnień do instalacji i napraw tachografów. (Dz.U. nr127,poz. 1392)

Na podstawie tego rozporządzenia Prezes Głównego Urzędu Miar nadaje uprawnienia do wymienionych wyżej czynności nieupoważnionym do tego firmom, powołując się na paragraf 5.1 niniejszego rozporządzenia, który stanowi: *„Osoby wykonujące w ramach prowadzonej przez przedsiębiorcę działalności naprawy lub instalacje przyrządów pomiarowych powinny posiadać wiedzę w zakresie budowy i funkcjonowania oraz napraw lub instalacji zatwierdzonych typów przyrządów, potwierdzona odpowiednimi dokumentami wystawionymi przez producentów, ich przedstawicieli lub inne podmioty posiadające uprawnienia w tym zakresie"*. Mamy tu jednak do czynienia z błędną wykładnią tego paragrafu, gdyż firmy te dokonują instalacji i napraw tachografów VDO, jak również przeprowadzają szkolenia, dotyczące tych urządzeń poza wiedzą generalnego przedstawiciela producenta, nie posiadając do tego żadnych uprawnień formalno-prawnych i po prostu należytej wiedzy.

Należy podkreślić, że tachograf jest przyrządem do kontroli czasu pracy kierowcy, wpływającym biernie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Wszelkie czynności wykonywane przy tym urządzeniu przez nieautoryzowane, nie posiadające należytej wiedzy warsztaty mogą powodować duże błędy w pracy tych przyrządów. Kontrola czasu pracy kierowców oparta jest głównie na analizach zapisów na wykresówkach, stąd poprawność tych zapisów jest sprawą niezwykle ważną

Jako generalny przedstawiciel producenta tachografów, firmy Siemens VDO firma nasza odpowiedzialna za ten produkt na polskim rynku, sprawując nad nim pełną opiekę. Wobec faktu, że naprawami, instalacją itp. tych urządzeń zajmują się nieautoryzowane serwisy nie mamy żadnej możliwości wpływania na jakość świadczonych przez nie usług, na ich kontrolę. Na dzień dzisiejszy powołaliśmy już ponad 100 autoryzowanych stacji serwisowych. Mamy pełny nadzór nad jakością wykonywanych przez nie usług, na które niewątpliwie wpływa systematyczne przekazywanie im wszelkich informacji technicznych.

Zwiększenie stacji serwisowych do kilkuset może okazać się jednak problemem. Już dzisiaj stacje serwisowe autoryzowane przez Drabpol żalą się na obecną sytuację na rynku, gdzie każdy kto zakupił przyrządy w niewiadomych źródłach pochodzenia i otrzymał zaświadczenie od nieupoważnionych firm o przebytym szkoleniu (często fikcyjnym) otrzymywał uprawnienia od Prezesa GUM do powołania instalacyjno-naprawczego warsztatu tachografów. W ten sposób niszczone jest morale tych firm, zasadność postępowania w sposób uczciwy i zgodny z zasadami zwykłej etyki kupieckiej. Jak mają się czuć serwisy, które poczyniły duże nakłady finansowe, by móc działać na zasadzie autoryzowanej stacji? Przykłady, z jakimi przyszło im się stykać w swojej działalności doprowadzić ich mogą niestety do jednego wniosku „uczciwość, działalność zgodnie z prawem i własnym morale po prostu nie popłaca". Czy tak powinna wygląda sytuacja w praworządnym kraju? Przecież mamy tu do czynienia z przyrządem, wpływającym na nasze bezpieczeństwo .

Cieszą więc nas każde zmiany podejmowane na tym polu, które zmierzają do naprawy zaistniałej sytuacji. Następują one jednak zbyt wolno, a dodatkowo rozważany dwuletni okres przejściowy na powoływanie stacji serwisowych wg starych zasad wzmacnia szarą strefę.

Na koniec należy postawić pytanie. Jakie zadanie mają wspomniane zapisy prawne, komu one służą? Dlaczego w Polsce rozporządzenia czwartego rzędu stoją nad umowami międzynarodowymi? Zwracamy się do naszych polityków, czy ludzi z instytucji rządowych o pomoc w rozwiązaniu tego problemu. Podkreślić bowiem trzeba, że niestety sytuacja ta powoduje, że wiele osób zaczyna wątpić w sens uczciwego działania, zgodnie z etyką i własnym morale, a coraz częściej zadaje sobie pytania: Czy w naszym kraju jest prawo, czy bezprawie?

W przypadku szerszego zainteresowania tym tematem, dysponujemy pełną wiedzą w tym zakresie.

Z życia serwisów

W ciągu ostatnich dwóch miesięcy rodzina Drabpolu powiększyła się o kolejne dziewięć nowych, autoryzowanych stacji serwisowych ASO. Do licznej już grupy serwisów partnerskich dołączyły: Zakład Mechaniki Precyzyjnej-Mikołaj Czeszel z Białegostoku, PKS Elbląg, DAF Wanicki z Krakowa, PTHW Sp. z o.o. z Lublina, PKS Oława, CAR FROST z Ostrowa Wlkp, Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów - S.A.M. Maciołek z Tarnowa, Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów J. Zientara z Wołomina oraz Centrum Diagnostyki Samochodowej „AUTO ZIENTEK" z Wodzisławia Śląskiego. Stacje te otrzymały uprawnienie do osługi i kontroli tachografów samochodowych VDO. W najbliższym czasie wszystkie autoryzowane stacje serwisowe wyposażone zostaną w jednolite kasetony oraz flagi, przygotowane wg najnowszego systemu identyfikacji wizualnej w firmie VDO.

Flaga i kaseton - nowa wizualizacja stacji serwisowych

Napisali o nas:

1. „Ustawodawca ogranicza prędkość jazdy", Biuletyn PIGTSiS, nr 23/03
2. „E-GAS i D'MAC - nowe rozwiązania dla maszyn budowlanych", Transport Przemysłowy, nr 1/2003
3. „Czujniki i wskaźniki VDO", Transport Przemysłowy, nr 1/2003
4. „Akredytacja dla laboratorium", Samochody Specjalne, nr 2/2003
5. „Automatyczny Ogranicznik Prędkości Jady VDO", Transport Technika Motoryzacyjna, nr 3/2003
6. „Tachografy od ręki", Trailer, nr 02-03/2003
7. „20 lat Drabpolu", Polski Traker, nr 5/2003

DRABPOL NEWS ®
Wydawnictwo firmy DRABPOL
Wydawca: DRABPOL Spółka Jawna, P. Drabczyński i J. Ludwin
42-200 Częstochowa, ul. Jagiellońska 67/71
tel. 0-34 366 00 22, fax 0-34 366 01 02
centrala@drabpol.pl, http://www.drabpol.pl