

Pony Auto firma z (własnym) pomysłem

Jedna z najmłodszych polskich firm nadwoziowych, Pony Auto weszła do branży niejako od góry, rozpoczynając pod koniec lat 90. od montażu i dystrybucji owiewek dachowych i kabin sypialnych czeskiego producenta Pony. Był to dobry początek, bo wyraźnie górowały one wtedy jakością nad polskimi odpowiednikami, a jednocześnie przejęto jej nazwę dobrze kojarzącą się z „małym” transportem. Ten rynek domagał się jednak pełnej obsługi w jednym miejscu i na początku obecnej dekady rozpoczęto wykonywanie kompletnych zabudów podwozi. Koncentrowano się na pojazdach lekkich i średnich klas ładowności, także ze względu na ograniczoną wielkość hali w Mikołowie, obsługując licznych klientów z przedsiębiorczego Śląska. Sława firmy szybko wykroczyła poza region: nadwozia Pony Auto, furgony, czy skrzyniowe pod oponą, szybko stały się cenione w Polsce za wysoką jakość. Posiadane na nie homologacje gwarantowały klientom spełnienie wszystkich wymagań producentów podwozi, a tym samym długą bezawaryjną i bezpieczną pracę.

W 2007 r. Pony Auto przeprowadziła się do nowego obiektu w Zabrzcu, gdzie dysponowała już wystarczającą powierzchnią do podejmowania produkcji dłuższych serii lub większych zabudów. Było też miejsce na wygodne zorganizowanie biura. I wtedy nadszedł kryzys, w którym trzeba było znaleźć swoje miejsce na rynku, rezygnując z części ambicji, planów i budynków. Na szczęście firma nie porzuciła wcześniej produkcji nadwozi na pojazdy o DMC do 3,5 t, które w mniejszym stopniu dotknęła rece-



Główna hala montażowa w nowym zakładzie Pony Auto w Zabrzcu umożliwia swobodne kompletowanie kilku pojazdu naraz, nawet lekkich zestawów „pojemnościowych”, które są jedną ze specjalności firmy

sja, i wciąż obsługiwała ten segment rynku. Szybko jednak stało się oczywiste, że nie jest to perspektywiczny sposób na przetrwanie. Tu jest się narażonym na stale rosnącą konkurencję, zarówno ze strony firm masowo produkujących takie nadwozia, jak i montażystów „garażowych” klejących zabudowy z zestawów. Zaostrza się walka cenowa, przy której jakość schodzi na dalszy plan, a dostarczanie nadwozia, z którego klient już po kilku latach nie będzie zadowolony, jest sprzeczne z polityką Pony Auto.

Dlatego firma rozszerzyła ofertę zabudów pod dwoma względami. Po pierwsze, podejmuje się jednostkowych i nieraz

bardzo pracochłonnych zadań. Takiego nadwozia jak np. ruchoma placówka bankowa nie wykona duży producent, bo jego linie nie są na to przygotowane. „Garażowiec” z kolei nie będzie umiał tego zrobić ani nie zapewni serwisu. Pony Auto znajduje wygodną „niszę”



Niełatwe zamówienie Lucas Banku zostało doskonale zrealizowane. Zabudowa mieści kompletne wyposażenie placówki bankowej, łącznie z węzłem sanitarnym i zapleczem kuchennym. Współpracując z samochodem do przewozu walorów, uruchamia się przewoźny bankomat





bo dzięki wysokiemu poziomowi technicznemu jest w stanie bezbłędnie opracować tak złożoną konstrukcję i jej wyposażenie. Jeśli zaś zdarzy się np. wypadek, klient może mieć pewność, że producent o stabilnej pozycji naprawi nadwozie. Tak działa się np. w przypadku „przewoźnych banków”, zabudowie bardzo podnoszącej renomę firmy.

Drugie autorskie opracowanie to własna konstrukcja nadwozia furgonowego ALPO Compact, które można nazwać marką premium. Nie oznacza to rezygnacji z montażu zestawów, te są stosowane w przypadku najprostszyc zabudów aluminiowych. Dostawcami „kitów” są Aluvan, AluTeam i CargoVan, wybór zależy głównie od klientów, który często już mają we flocie pojazdy z zabudowami konkretnych producentów i chcą dokupić takie same. Analizując te rozwiązania, właściciel firmy Grzegorz Szwej znalazł wiele miejsc do ulepszeń i zaprojektował nowy system profili aluminiowych, tworzących „stelaż” nadwozia. Są



Dzięki specjalnej, obniżonej ramie pomocniczej podłoga nadwozia piekarniczego Sprintera znajduje się jedynie 700 mm nad nawierzchnią, dzięki czemu cały pojazd wygląda zgrabnie, choć zabudowa ma 2300 mm wysokości. Nadwozie ma izolowaną ścianę i dach, w przedniej części izolowana jest także podłoga i tu za pomocą ścianki działowej można stworzyć chłodzoną komorę na ciastka. Ścianka jest prowadzona pod sufitem na rolkach, można ją zablokować w jednej z 4 pozycji

one produkowane specjalnie i wyłącznie dla Pony Auto. Obmyślono je tak, że wewnętrzne profile są przykręcane do zewnętrznych, dociskając przy tym panele nadwozia o dowolnej grubości (w zakresie od 16 do 40 mm). Nakładając klej wzdłuż krawędzi połączenia, uzyskuje się sztywną, szczelną i lekką konstrukcję. Typowe w tej klasie nadwozie 8-paletowe (4200x2100 mm) ma masę ok. 650 kg, na aluminiowej ramie pomocniczej, która jest standardowo stosowana w firmie. Zaletą systemu jest możliwość swobodnego doboru materiału i grubość

ci panela na każdej ścianie, tak że można w szerokim zakresie „regulować” jego masę, wytrzymałość, właściwości izolacyjne (stosując ściany z rdzeniem piankowym, uzyskuje się „lekką” izotermę).

Nadwozie wyróżnia się też estetyką dzięki gładkim ścianom, wszystkim: tylne drzwi mają wpuszczone do wewnątrz zamki i rygle, tak że stanowią jedną powierzchnię, łatwą do nałożenia grafiki i utrzymania w czystości. Przy zamykaniu drzwi „chowają się” w aluminiowym portalu, zasłaniając także zawiasy. Dzięki temu dodatkowo usztywniają nadwo-

Nadwozia InstAlvan

InstAlvan z Końskich jest zakładem z wieloletnim doświadczeniem, produkującym i montującym zabudowy na podwoziach samochodów dostawczych oraz wkładki izotermiczne do furgonów. W szerokiej ofercie są izotermie i chłodnie, które mogą być zastosowane w transporcie produktów wymagającej lekkiej i średniej izolacji, jak też do przewozu produktów mrożonych. Zastosowanie odpowiednich paneli oraz ciągła praca nad ulepszeniem nadwozi przyczyniły się do osiągnięcia lepszych wartości współczynnika przenikania ciepła. Zabudowy

mają estetyczny i elegancki wygląd, a gładkie ściany są idealnym podłożem do reklam i aplikacji. Dostosowanie grubości paneli i zastosowanie agregatu pozwala uzyskać temperaturę wymaganą przez klienta. InstAlvan dostarcza izotermie i chłodnie z certyfikatami ATP.

Izolowana podłoga, wzmocnienia pod agregat, drzwi boczne, anodowane profile okalające, spojłery oraz listwy do mocowania ładunku to tylko kilka podstawowych opcji, dzięki którym nadwozie spełnia wymagania klientów potrzebujących ładnej i funkcjonalnej izotermie bądź chłodni.



Prace rozwojowe umożliwiły firmie uzyskanie nowych, bardziej wydajnych izoterm wraz z początkiem 2010 r. ■



Nadwozia ALPO wyróżniają się estetyką, a ukośna względem opływu krawędź zewnętrzny profilu poprawia właściwości aerodynamiczne zabudowanego pojazdu

zie, takie połączenie jest także szczelniejsze: woda ściekająca z dachu czy bryzgająca spod kół ma daleką drogę przez labirynt uszczelnień. Jest też bardziej odporne na włamanie. Te wszystkie zalety może docenić tylko klient, który obejrzy gotowe nadwozie, a nie jedynie ofertę ze specyfikacją i ceną u dealera podwozia!

System umożliwia dobór wymiarów nadwozia dokładnie do potrzeb klienta, czego szczególnym przykładem jest zabudowa do przewozu pieczywa wykonana dla lokalnego odbiorcy. Specyficzne wymagania skłoniły do maksymalnego obniżenia podłogi nadwozia, dzięki czemu łatwo do niego sięgnąć: ok. 700 mm przy tylnonapędowym podwoziu to bardzo dobry wynik. Wnęki kół musiały być większe, więc nadano im wysokość typowej skrzynki na pieczywo, ułatwiając spiętrzenie opakowań. Również tylną ścianę rozwiązano z myślą o dystrybucji, stosując wygodne drzwi i szeroki stopień. Drugi uchyla się przy drzwiach bocznych, odsłaniając podłączenie do zewnętrznego zasilania agregatu chłodniczego ukrytego pod owiewką dachową kabiny. Pojazd jest bowiem przystosowany do jednoczesnego przewożenia pieczywa i ciastek wymagających obniżonej temperatury, pod sufitem jest podwieszona ścianka działowa.

System ALPO ma bardzo wszechstronne zastosowanie, w czasie naszej wizyty w firmie takie nadwozie, ze ściankami Plywood, przygotowano do przewozu pojemników z posortowanymi odpadami. Inny przykład opisujemy w tym numerze.

Po słabym początku roku, w Pony Auto obserwuje się pierwsze oznaki ożywienia rynku, już pozawierane kontakty i prowadzone negocjacje pozwalają na ostrożny optymizm. Co najważniejsze, wracają starzy klienci, potwierdzając pełne zaufanie do starannie opracowanych i wykonanych nadwozi firmy. ■

przez zamontowany w dachu luk. Pomiedzy dwoma przednimi siedziskami, na srodkowym tunelu, zamontowano lodowke. Komfort pracy zapewnia takze zdwojony ukklad klimatyzacji oraz ogrzewania (rowniez postojowe Webasto) wnetrza kabiny.

Z tyłu za kabiną, na ramie pośrodkiej zamontowano aluminiowy „kontener” firmy Aluvan, której przedstawicielem jest Germaz. Dwuskrzydłowe drzwi, otwierane na boki pod kątem 270° są wyposażone w specjalne zamki, rygle oraz zabezpieczone przed wybiciem zawiąsy. W skład specjalistycznego wyposażenia wchodzi m.in.:

- akustyczno-optyczny system alarmowy z własnym zasilaniem,
- system lokalizacji GPS,
- system gaśniczy uruchamiany przez kierowcę,
- wkładki typu run-flat we wszystkich kołach, także zapasowych,
- zamek centralny z systemem kontroli zamknięcia drzwi oraz elektryczną blokadą sterowaną z tablicy rozdzielczej.

Wybrane podwozie MB Atego 1529F ma 6-cylindrowy silnik o mocy 210 kW (285 KM) i 6-biegową skrzynię G 85-6. Rozstaw osi to 4160 mm, ich zawieszenie jest mechaniczne, na resorach piórowych. DMC pojazdu wynosi 16 t, ładowność 7 t.

Oba bankowozy są przykładem możliwości polskich firm, poziom wykonania nie odbiega do tego, co oferują znani producenci jak Achleitner czy Centigon. Niestety w Polsce nie przeprowadza się prób balistycznych i zniszczeniowych całych pojazdów, które są oczywiście kosztowne, ale jedynie w ich trakcie można zweryfikować skuteczność przyjętych rozwiązań i opancerzenia. Choć bankowozów nie wysła się na wojnę, to warto by być pewnym, że ich osłony balistyczne skutecznie chronią konwojentów. Umiemy budować bankowozy, czas udowodnić, że robimy to dobrze.

Mateusz J. Multarzyński

Specjalne pojazdy Pony Auto

Zabrzańską firmą Pony Auto chętnie podejmuje się specjalnych zabudów we wnętrzach swoich furgonów. Wśród jej dotychczasowych osiągnięć są mobilne placówki bankowe oraz ruchome laboratoria na podwoziach lekkich samochodów ciężarowych.

Najnowszym opracowaniem Pony jest samochód warsztatowy do napraw pojazdów ciężarowych na miejscu awarii. Jest to niełatwe zadanie, gdyż trzeba zapewnić wystarczającą przestrzeń do przewożenia sprzętu i części zamiennych oraz umożliwić pracę we wnętrzu. Wiąże się z tym duża masa nadwozia i wyposażenia. Dlatego zdecydowano się na zamontowanie specjalistycznych regałów warsztatowych w nadwoziu furgonowym nowego systemu ALPO. Dzięki zastosowaniu specjalnej obniżonej ramy pomocniczej uzyskano wysokość podłogi ok. 680 mm, przy przednapędowym podwoziu. Zdaniem firmy, taka koncepcja jest konkurencyjna dla zabudów na platformie z kabiną, jako łatwiejsza konstrukcyjnie i dostępna w szerszej gamie pod względem np. rozstawów osi.

W tym przypadku zabudowa ma równe 4 m długości, taki wymiar był optymalny do rozmieszczenia sprzętu zgodnie z życzeniem zamawiającego. Ściany i dach są wykonane z paneli typu Plywood, zapewniających izolację termiczną i akustyczną, ułatwiających mocowanie wyposażenia wprost do nich. Szerokość nadwozia wynosi 2180 mm, nawet po zamontowaniu regałów, stołu warsztatowego i agregatu prądotwórczego we wnętrzu pozostaje wygodne przejście i miejsce do zamocowania zespołów o większych rozmiarach pośrodku. Wysokość to 2350 mm. Nadwozie jest wykończone wewnątrz jak typowy furgon Pony, z podłogą ze sklejki z fakturą przeciwpoślizgową



Wnętrze ruchomego warsztatu jest oświetlone lampami 12 i 220 V, te drugie mogą być zasilane z pokładowej instalacji obejmującej agregat lub z zewnętrznych przyłączy, umieszczonych pod dolnymi pokrywami.

oraz przypodłogową aluminiową listwą ochronną na ścianach. Pod owiewką dachową znajduje się bagażnik dostępny od środka. Drzwi tylne dwuskrzydłowe są umieszczone centralnie.

Masa własna nadwozia wynosi ok. 700 kg, wraz z wyposażeniem ok. 1000 kg, co zostawia spory zapas ładowności na części, oleje, narzędzia itp.

