

Wrocław, dnia 14.12.2015 r.

Dotyczy : przetargu sektorowego NE/EZP- III/2/2015 na zakup i dostawę 2 fabrycznie nowych ekologicznych, jednoczłonowych, niskopodłogowych autobusów miejskich klasy MIDI

W odpowiedzi na zapytanie jednego z Wykonawców z dnia 10.12.2015 r.,
Zamawiający przedstawia swoje stanowisko :

Pytanie 1.

Zamawiający w punkcie 4.7 SIWZ wymaga systemu centralnego smarowania lub centralnego punktu smarnego z zastosowaniem smaru stałego.

Proszę o dopuszczenie stosowania systemów smarowania na smar klasy NLGLO (półpłynny). Użycie smaru półpłynnego spowoduje optymalne smarowanie zawieszona w trudnych warunkach zimowych jakie występują w Polsce oraz pozwoli obniżyć koszty zakupu smaru – niższa cena smaru NLGLO. Smar klasy półpłynnej jest smarem optymalnym przeznaczonym dla sektora transportu drogowego. Smar półpłynny jest używany przez większość producentów autobusów.

Odpowiedź na pytanie 1 :

Potwierdzamy, że dopuszczamy do eksploatacji tylko te smary stałe, które zostały zatwierdzone przez producenta osi tj. w dotychczas stosowanych osiach przednich sztywnych autobusów eksploatowanych w naszym przedsiębiorstwie :

„ Smary stosowane w osiach przednich, sztywnych RL-85/A firmy ZF

Łożyskowanie piast osi przednich, sztywnych RL-85/A wymaga smarowania. Należy stosować mieszalne z olejami mineralnymi tłuszcze uniwersalne, na bazie mydeł litowych klasy NLGI2. Oznaczenie tłuszcza KP2K-20 zgodnie z DIN 51825 lub ISO-L-XCCHB2 zgodnie z ISO 6743-9. Powyższych smarów należy także używać do smarowania sworzni zwrotnic.”

PREZES ZARZĄDU
mgr inż. Andrzej Stasiak

DYREKTOR
DS. ORGANIZACJI PRZEWOZÓW
mgr inż. Paweł Okuniewski