

Extrém rakományok és üzemanyag-spórolás

Minden igénynek megfelel

A BERGERecotrail® félpótkocsik gyártásáról az októberi AutóKözlekedésben számoltunk be részletesen, amit az osztrák gyártó kínálatának bemutatásával folytatunk. A BERGERecotrail® a hazai piacon többféle termékkel van jelen: ponyvás, két- és háromtengelyes félpótkocsikkal, acéltekercs-szállítókkal és platós félpótkocsikkal, különböző tanúsítványokkal.



„A klasszikus ponyvás változat a háromtengelyes mellett kéttengelyes változatban is rendelhető (4,2 t önsúlytól), így bizonyos országokban, például Németországban és Olaszországban jelentős útdíj-megtakarítás érhető el vele” – kezdte a jármű egyik legnagyobb erényével Czödör József, a CleverPartner Kft. ügyvezetője. – Az LTn a BERGERecotrail® 4,7 tonnás össztömegével a legkönnyebb félpótkocsinak számít a piacon.

Különösen alkalmas italok, konzervek, fém- és falemezek, papír, üvegek, gabona és más nehéz, gyakran nagy mennyiségben szállítandó áruk szállítására (34 raklapig). A kis önsúlynak köszönhetően pedig jelentős üzemanyag-megtakarítás érhető el vele akkor, amikor például nincs kihasználva a 28 tonnás hasznos teherbírás.

Az LTMn a piacon elérhető legkönnyebb alacsony kapcsolási magasságú félpótkocsi a maga 5 tonnás önsúlyának köszönhetően. „Az akár kéttengelyes kivitelben is rendelhető MEGA félpót-

kocsink remekül kiegészíti a kínálatot, és lehetővé teszi, hogy két lépéssel versenytársaink előtt járjunk” – hangsúlyozta a CleverPartner Kft. ügyvezető igazgatója. Hozzátette: ez a változat a törvényi előírásoknak megfelelő maximális terhelhetőséggel és kombinált belmagassággal áll rendelkezésre. Ugyancsak fontos részét képezi még a BERGERecotrail® kínálatának az LTnP plató nyerges félpótkocsi. Ez leginkább az építőiparban és az építőanyag-kereskedelemben dolgozó üzemeltetők részére lehet vonzó termék. A gyártó éppen ezért kifejezetten ügyel arra, hogy nedvességtaszító és csúszásgátló bevonatot kapjon a félpótkocsik padlója.

„Valamennyi háromtengelyes félpótkocsink megvásárolható kábeldobvályúval, ennek köszönhetően speciális fuvarok kielégítésére is lehetőség nyílik” – tette hozzá Czödör József. Igaz, így kicsivel nagyobb lesz a félpótkocsi össztömege, de például a MEGA acéltekercs-szállító esetében az önsúly 5,6 tonna

alatt van, lehetővé téve a 26-27 tonna feletti rakományok biztonságos szállítását.

„A Berger márkanév még viszonylag fiatalnak számít a hazai piacon, annak ellenére, hogy a gyártó már régóta, majd 20 éve képviselteti magát Európában. A jelenlegi, harmadik generációs, 2011 óta gyártott félpótkocsi már túl vannak egy soklépcsős megújításon, ellentétben a hasonló profilú gyártókkal, akik csak 3-4 éve kezdtek hasonló könnyűszerkezetes fejlesztésekbe. Az évek során a korszerűsítéseknek, illetve az ügyfelek visszajelzéseinek köszönhetően egy megbízható, egyedi terhelhetőségű és önsúlyú alvázzal büszkélkedhetünk” – jegyezte meg az ügyvezető. Hozzátette: nagyon büszke arra is, hogy a korábbi vásárlókból visszatérő ügyfelek lesznek, ugyanis ez igazolja, hogy elégedettek a BERGERecotrail® félpótkocsik minőségével.

■ Aranyi Péter



Egyre inkább számít a súly

A közelmúltban egy újabb MKFE-tag döntött arról, hogy ilyen BERGER-ecotrail® félpótkocsikat vásárol. Tóth Csaba, a Trans-Sped Kft. fuvarozási igazgatója szerint kivételes piaci bővülési lehetőség mutatkozik az ultrakönnnyű trailerek alkalmazásában.

– Milyen fuvarokkal foglalkozik a Trans-Sped Kft.?

– Belföldi és külföldi fuvarjaink egyaránt vannak. Egyik leányvállalatunk – a Trans-Sped Papirusz Kft. – csak belföldi fuvarozással foglalkozik, míg a Trans-Sped Container Logistic Kft., ahogy a nevéből is adódik, főleg konténernek, tehát tengeren szállított eszközök fuvarozását vállalja. Ez kicsit belföldi, kicsit külföldi áruszállítást jelent, de ennél a cégnél például inkább a belföldi teherautó jelentősébbnek. A Trans-Sped Kft. flottájában lévő járművek kétharmada ponyvás, egyharmada pedig hűtős teherautó. A ponyváson belül pedig mindent szállítunk, ami belefér. A hűtősre is mondhatnám ezt, de ott igazából a gyógyszeriparban vagyunk erősek.

– Mekkora és milyen átlagéletkorú teherautó-flottával rendelkeznek?

– 200-230 darabos flottával rendelkezünk a leányvállalatokkal együtt. A Trans-Sped Kft. teherautóparkjának 90 százaléka nyergesvontató, ami két Mercedeset leszámítva DAF járművekből áll. A félpótkocsikban nagyobb a szórás, szinte minden cég képviselteti magát a flottánkban, ehhez vásároltunk nemrég 10 Bergert is. Ennek köszönhetően rendkívül sokrétű tapasztalatokkal rendelkezünk a félpótkocsik terén. A nyergesvontatóinkat háromévente cseréljük, így az átlagéletkor 1-1,5 év körül van a flottánkban. Ebben az évben próbáltunk olyan szerelvényeket összerakni, melyekkel a lehető legtöbb súlyt tudják elszállítani ügyfeleink úgy, hogy még beleférjünk a 40 tonnába. Ez a törekvésünk sikeres volt: a 10 darab háromtengelyes Berger üzembe helyezésével szerelvényenként már 27,5 tonnát is el tudunk szállítani.



– Mit kell tudni ezekről az ön által vásárolt félpótkocsikról?

– Ezek öt tonna alatti össztömeggel, erősített alvázkerettel, nagyobb belmagassággal és emelhető tetőszerkezettel rendelkeznek. Tehát magasabb felszereltséggel büszkélkedhetnek a hagyományos félpótkocsikhoz képest. Nekünk nagyon fontos szempont volt, hogy a félpótkocsi tudja a 27,5 tonnát, természetesen nem össztömegben, hanem csak és kizárólag a szállítmány súlyára értve. Mi ezeket a félpótkocsikat az AGC Glass Hungary Kft. igényeinek kielégítésére vásároltuk. Nekik végzünk síküvegszállítást, kalodában. Erről tudni kell, hogy ez meglehetősen érzékeny áru és nem kis tömeggel rendelkezik. A beszerzés előtt több gyártótól kértünk be ajánlatot, illetve referencia-félpótkocsikat is teszteltünk. Saját elemzéseink és méréseink alapján világossá vált, hogy az eredeti célkitűzést csak két gyártó tudja teljesíteni, ezért döntöttünk végül a Berger mellett is. Ezen termékek fuvarozása a cseh-szlovák-magyar autópálya-szakaszon történik, tehát nap mint nap erőteljes igénybevételnek vannak kitéve. Számszerűsítve ez annyit jelent, hogy naponta legalább 600 kilométert tesznek meg havonta 8-10 alkalommal.

– Talán kicsit laikus kérdés, de egy ekkora cégcsoportban, mint az

önöké, mennyi idő alatt használnak el egy félpótkocsit?

– Jelen esetben, ha a BERGER-ecotrail® félpótkocsinál maradunk, akkor nagyjából öt éves időtartammal számoltunk. Ennyi időre szóló szerződést írtunk alá, de nagyon bízunk benne, hogy ennél jóval hosszabb ideig szolgálhatjuk az ACG-t, hiszen egy stratégiai megállapodást is kötöttünk. Általában, ha sima sztenderd pótkocsikról beszélünk, akkor 6 évig szoktuk őket használni. Ez idő alatt viszont legalább 800 000 kilométert tesz meg egy pótkocsi, ami legalább két gumibroncs-garnitúrát jelent. Érdekes módon a nyergesvontatókat hamarabb kell cserélni azért, hogy még jó áron lehessen őket eladni. A jelenlegi trendek szerint két nyergesvontató szolgál ki egy félpótkocsit.

– Várható, hogy a jövőben is az ilyen ultralight félpótkocsik mellett teszik le a voksukat?

– Mi most abban látjuk a piaci lehetőséget, hogy normál ponyvás pótkocsinál teljesen ráállunk erre az ultralight, tehát a szuperkönnnyű félpótkocsikra. Reményeink szerint más árukibocsátókkal is tudunk ilyen területen bővülni és új piacokat szerezni. A MEGA-ban nem jellemző a nehézsúly, ott nem érzem ennek a konstrukciónak az előnyét, a normál ponyvásban viszont igen. Így azt tudom mondani, hogy szinte biztos, hogy fogunk még ilyeneket vásárolni.