

Fabryka inna niż wszystkie



Austriackie naczepy BERGERecotrail® stają się coraz popularniejsze w Europie i w Polsce. To oczywiście zasługa udanej konstrukcji, wysokiej jakości oraz sprawnych sprzedawców. Jednak to nie wszystko – tak udany produkt nie powstałby bez biura konstrukcyjnego i ponad 25 lat doświadczenia w produkcji lekkich naczep.

Naczepy BERGERecotrail® powstają w Radfeld, w Tyrolu, w Austrii. Historia naczep, to historia firmy transportowej założonej w 1961 roku przez Johanna Bergera. Wtedy zaczęło się ogromne zapotrzebowanie na przewozy międzynarodowe, zwłaszcza w krajach alpejskich. Dominującym towarem sprowadzanym wówczas z Włoch był marmur, który przewoziła firma Johanna Bergera. Szybko zauważono, że w tej kategorii ładunków najważniejsza jest niska masa własna pojazdów, duża ładowność i trwałość pojazdów. Niezadowolony z oferty producentów naczep Johann Berger postanowił sam konstruować takie pojazdy na własne potrzeby. W 1994 roku pojawiła się pierwsza naczepa marki Berger.

NIC NA WYROST

Czym wyróżnia się zakład produkcyjny firmy Berger Fahrzeugtechnik? Fabryka, jak i cała Grupa Berger, funkcjonuje według

zasady „nic na wyrost”. To zupełnie odmienny punkt widzenia niż u wielu producentów naczep, dla których najważniejsze są duża liczba wytwarzanych pojazdów i niskie koszty produkcji. Oczywiście, dla zarządu firmy Berger to także priorytety, ale nie za wszelką cenę. Wielkość nowo wybudowanego zakładu w Radfeld jest dopasowana do potrzeb. Za to wyróżnia się on wyjątkową konstrukcją z prefabrykatów żelbetonowych. Filary budynku z marszu gotowe są pod budowę suwnic o dużym udźwigu i różnych instalacji, które mogą być pomocne w procesie produkcji. Beton to także dobry materiał izolacyjny – długo się nagrzewa i długo oddaje ciepło. Efektem są o wiele niższe nakłady na klimatyzowanie hal produkcyjnych. Ponadto łatwiej doświetlić taki budynek oknami w ścianach, wykorzystując najzdrowsze i najtańsze źródło światła – słońce. To kolejny punkt oszczędzania energii.



Nowoczesna hala powstała z betonu i szkła. Łatwo ją ogrzać lub schłodzić (w systemie grzewczo-klimatyzacyjnym wykorzystano nowoczesne gruntowe pompy ciepła), a duże okna wpuszczają do środka naturalne światło.

Inną zaletą tej technologii jest wysoka odporność dachu na ciężar śniegu, którego w Tyrolu nie brakuje. By zapewnić pracownikom komfort pracy o każdej porze roku, a także stabilne warunki termiczne spawanym materiałom (wbrew pozorom przy spawaniu stali ma to bardzo duże znaczenie), wnętrza zakładu jest zimą ogrzewane, a latem chłodzone przy wykorzystaniu gruntowych pomp ciepła. To rozwiązanie tańsze od systemów opartych o kotły grzewcze zasilane gazem, olejem opałowym lub węglem, a przede wszystkim nieobciążające środowiska. Hale fabryki są wysokie, przestronne i ułatwiają organizację produkcji.

A co z argumentem o słabej podatności żelbetonowych konstrukcji na rozbudowę? To także jeden z mitów. Każdy budynek w tej technologii powstaje ze standardowych prefabrykatów, przez co z „natury” da się go powiększyć.

FILOZOFIA BIZNESU

W Polsce popularną filozofią prowadzenia biznesu jest zasada „rośniemy razem z naszymi klientami”. Oznacza to stałą rozbudowę potencjału produkcyjnego (np. przez wykupywanie konkurencyjnych zakładów) z uwagi na rosnącą liczbę klientów i wielkość ich flot. Taki kierunek ma jednak zasadniczą wadę. Chociaż maleją



Lekkie, ale wytrzymałe ramy naczep BERGERecotrail® można rozpoznać po charakterystycznych otworach zmniejszających masę o kształcie trójkąta Reuleau. Każda jest spawana w hydraulicznie ustawianych przyrządach i dokładnie mierzona nie tylko przed, ale także po spawaniu. Różnica w długości linii przekątnych nie może być większa niż 2 mm!



W wielu miejscach, gdzie potrzeba precyzji, wciąż niezastąpione są ludzkie ręce. Berger zatrudnia bardzo doświadczonych spawaczy.

jednostkowe koszty produkcji, konieczny jest stały dopływ dużych zamówień. Gorzej, gdy przychodzi kryzys i kłopoty wielkich operatorów najbardziej odczuwają właśnie wielkie fabryki. Ostatnia taka dekoninktura uderzyła przede wszystkim w największych producentów.

Dlatego firma Berger przybrała przemyślaną pozycję producenta naczep specjalnych dla średnich przedsiębiorstw transportowych. Jest to w pełni świadome narzucenie sobie pewnych ograniczeń dobrze umocowanych w rachunku ekonomicznym. Produkty BERGERecotrail® nie zagrażają konkurentom nastawionym na wielkie floty. Dla wielkich przewoźników korzyści ze stosowania produktów „made by BERGER” mogą być znikome – zarabiają na obrocie. Zdaniem Bergera największy potencjał mają średnie firmy rodzinne, które doceniają każdy punkt uzyskiwania oszczędności, są otwarte na nowe pomysły i mogą bardzo szybko zareagować – np. w 2-3 lata wymienić całą flotę na bardziej ekonomiczną. To do nich są adresowane naczepy BERGERecotrail®. Firma rodzinna najlepiej rozumie firmy rodzinne...

NIE MOŻNA ROBIĆ WSZYSTKIEGO...

Według obliczeń firmy Berger po drogach Europy porusza się około 10.000 naczep tej marki. Prawie 7000 to najnowsze produkty o zredukowanej masie i niskich kosztach eksploatacji. Celem pro-

ducenta, o jakim mogliśmy usłyszeć w Radfeld, jest optymalizacja konstrukcji i podnoszenie jakości. A Berger już jest na rynku naczepowym liderem w zakresie niskiej masy własnej pojazdów, które jednocześnie charakteryzują się największą ładownością, przeważnie o 1,5 tony wyższą niż konkurenci. Paleta produktów obejmuje dobrze już znane dwu- i trzyosiowe naczepy kurtynowe i podwozia pod cysterny (zabudowywane przez zewnętrzne firmy). Naczepy plankowe występują w odmianach standard, mega i z coilmuldą. U uruchomienie nowego zakładu pozwoli na poszerzenie gamy o nowe wersje, np. naczepy czterosiowe, trzyosiowe do współpracy z trzyosiowym ciągnikiem, pojazdy z systemem ładunkowym Joloda do transportu papieru w rolach, czy naczepy z wyposażeniem do przewożenia bardzo ciężkich ładunków, takich jak stal, napoje czy papier.

Po naczepy Bergera powinien sięgnąć przewoźnik, który poszukuje najłżejszych środków transportu i niskich kosztów eksploatacji, a zarazem ceni jakość, sprzęt na lata lub wyższą cenę przy jego odsprzedaży. Mimo swojej niskiej masy BERGERecotrail® to naczepy przeznaczone do przewożenia bardzo ciężkich ładunków, takich jak stal, napoje czy papier.

CZYSTA PRODUKCJA

Nowy zakład w Radfeld zatrudnia 85 osób. Linia technolo-

giczna jest logiczna i zautomatyzowana, ale bez przesady. Roboty spawają głównie powtarzalne odcinki ram. Stal i elementy konstrukcyjne pochodzą od zaufanych i jakościowych dostawców – podstawowym materiałem, z którego powstaje naczepa jest drobnoziarnista, konstrukcyjna stal S700 o bardzo wysokiej wytrzymałości. Większość elementów stalowych jest cięta i formowana przed przyjazdem do zakładu. Niemal wszędzie nad głowami pracują pomalowane na zielono suwnice (to firmy kolor austriackiego producenta). Lekkie, ale wytrzymałe ramy naczep BERGERecotrail® można rozpoznać po charakterystycznych otworach zmniejszających masę o kształcie trójkąta Reuleaux, który znajduje się także w logo austriackiej marki. Każda rama jest dokładnie mierzona nie tylko przed, ale także po spawaniu. Różnica w długości linii przekątnych nie może być większa niż 2 mm! Tak wysoka dokładność daje wymierne efekty, za które te naczepy są wysoko cenione zarówno przez przewoźników, jak i kierowców. Każdy, kto pierwszy raz ciągnie naczepę BERGERecotrail® jest pod wrażeniem jej świetnego prowadzenia. Ona po prostu „grzecznie” i prosto jedzie za ciągnikiem, zostawiając tylko dwa ślady, czego skutkiem jest wysokie bezpieczeństwo i niskie opory toczenia i powietrza. A to oznacza niższe zużycie paliwa.

Duże wrażenie robią linie śrutowania i lakiernicza, znajdujące się w połowie ścieżki produkcji. Zabiegi antykorozyjne to cynkowanie natryskowe oraz lakierowanie na wybrany przez przyszłego użytkownika kolor. Na linii montażu wyposażenia instalowane są systemy hamulcowe Knorra (na życzenie także WABCO) i osie – najczęściej SAF lub BPW, a następnie podłogi, słupki i kłonicie oraz dachy i kurtyny. Obecnie czas oczekiwania na naczepę BERGERecotrail® wynosi około pół roku.

NAUKOWE PODSTAWY I DOŚWIADCZENIE

Filozofia produkcji to nie przypadek, ale efekt synergii wielu dziedzin. Oprócz kreatywności zarządu ważne jest zaplecze technologiczne. W tym celu biuro konstrukcyjne współpracuje z ośrodkami uniwersyteckimi, takimi jak renomowany Technische Universität Innsbruck czy Montanuniversität Leoben. Firma Berger może się poszczycić kilkoma rozwiązaniami patentowymi i szeregiem certyfikatów. Interesująco wygląda kwestia audytu wniosków racjonalizatorskich, które rozważane są pod kątem korzyści z opatentowania lub wręcz przeciwnie – pod względem popularyzacji. Historia już nie raz udowodniła, że wzór zastrzeżony niepotrzebnie utrudniał życie. Nowe rozwiązania techniczne testują w/w ośrodki naukowe i zewnętrzna instytucja badawcza. Sporo ciekawych sygnałów dotyczących eksploatacji naczep tradycyjnie już dostarcza Berger Logistik, czyli zajmująca się transportem spółka z „własnego podwórka” Grupy.

DLACZEGO WARTO?

Berger pokazuje, że to co duże nie zawsze jest najlepsze. Oferując rozwiązania dobrze obliczone, przetestowane i wysokiej jakości, producent nie musi obawiać się konkurencji, a i podobnie do niego myślący klienci chętnie sięgną po jego produkty. Wystarczy myśleć, znaleźć sobie niszę i konsekwentnie ją rozwijać, a zadowolony i szanowany użytkownik wróci po kolejne pojazdy.

Grzegorz Teperek

Fot. Berger Fahrzeugtechnik