

DWIE TONY KORZYŚCI

Poznańska firma 4MB, polski przedstawiciel Berger Fahrzeugtechnik, austriackiego producenta naczepek, wprowadziła do sprzedaży nową naczepę BERGERecotrail 24LTCn. Podobnie jak sprzedawana już od roku na naszym rynku naczepa 24LTn ma rekordowo niską masę własną, tyle że jest to pojazd z umieszczoną w podłodze muldą, przeznaczony do transportowania ciężkich ładunków w rolach lub zwojach, np. stali i papieru.



W zasadzie naczepa 24LTCn jest rozwinięciem konceptu tej bez coil muldy. Jej dodanie w podłodze spowodowało wzrost masy własnej naczepy z 4,7 t do 5320 kg, co jednak nadal jest rekordowo niską wartością. I to nie tylko dla naczep z muldą, ale także dla kurtynowych z płaską podłogą. Tak mało nie waży żadna konkurencyjna dla Bergera naczepa!

Austriackie przedsiębiorstwo Berger to znany w Europie producent naczep siodłowych o lekkiej konstrukcji stalowej. Charakteryzują się one bezkonkurencyjnie niską masą własną i niezwykle wysoką jakością wykonania, a poszczególne elementy wyposażenia można optymalnie dopasować do potrzeb użytkownika. Siedziba firmy znajduje się Radfeld w austriackim Tyrolu.

Stalowy mocarz

To, co opuszcza fabrykę pod marką BERGERecotrail, wyznacza najwyższe standardy w zakresie masy własnej naczep, opierając się na precyzji wykonania, doskonałych parametrach stosowanej stali i innowacyjności w łączeniu materiałów, nie wprowadzając przy tym żadnych ograniczeń w zakresie wykorzystania pojazdów.

Co ciekawe, mimo swojej lekkości, konstrukcja naczepy jest wyłącznie stalowa. Tyle że jest to drobnoziarnista stal S700 o bardzo wysokiej wytrzymałości, stosowana m.in. w przemyśle zbrojeniowym. Rama naczepy o specyficznym przekroju – on też jest współodpowiedzialny za jej doskonałe parametry – jest kształtowana w procesie

gięcia na zimno, a wszystkie spawy wykonywane są w ściśle określonych warunkach temperaturowych, w których stal w okolicy spawów nie zmienia swoich właściwości fizycznych. W jakich – to pilnie strzeżona firmowa tajemnica.

– *W porównaniu naczepami tego typu oferowanymi przez innych producentów dopuszczalna ładowność nowej naczepy BERGERecotrail jest większa o około 2 tony – mówi Marek Barycza, właściciel poznańskiej firmy 4MB, przedstawiciela Berger Fahrzeugtechnik w Polsce. – Przyczynia się to w znaczący sposób do obniżenia zużycia paliwa i kosztów eksploatacji. Jednocześnie można zmniejszyć liczbę przewozów czy cykli ładunkowych. Ciekawostką jest to, że czasami naczepa brana dotąd przez naszych klientów na testy już z nich nie wraca, a wrażenia z ich eksploatacji są tak pozytywne, że przedsiębiorcy, którzy chcieli ją tylko wypróbować, już po pierwszych kursach decydują się na zakup.*

Więcej ładunku, większy zysk

Masa całkowicie wyposażonej i certyfikowanej zgodnie z DIN EN 12642 XL nowej naczepy ze skrzynią ładunkową i muldą wynosi tylko 5320 kg! Dopuszczalna masa całkowita to 35.000 kg, co oznacza, że ładowność wynosi 29.680 kg, czyli ponad 2000 kg więcej niż w pojazdach konkurencyjnych firm. Wartości dopuszczalne technicznie są jeszcze o 4000 kg wyższe!

Podwozie stanowi przemyślana w najdrobniejszym szczególe stalowa rama podłużnicowa połączona z podłogą o specjalnej



Podwozie to przemyślana w najdrobniejszym szczególe rama podłużnicowa ze stali S700. Otwory w kształcie trójkątów zmniejszają masę podwozia.

konstrukcji i ramą zewnętrzną z 68 otworami (na każdej burcie) umożliwiającymi niemal dowolne mocowanie haków pasów dla obciążeń rozciągających do 2000 daN. Oprócz nich w wersji podstawowej mamy do dyspozycji 17 par pierścieni mocujących zintegrowanych z ramą zewnętrzną dla obciążeń rozciągających do 2500 daN oraz dwie pary wpuszczanych w podłogę pierścieni mocujących dla dużych obciążeń – do 6000 daN na każdy pierścień (na życzenie może być ich więcej). W przypadku transportowania stali w zwojach takie wyposażenie jest niezbędne.

W środkowych częściach dwóch wąskich podłużnic ze specjalnej stali drobnoziarnistej S700 wykonano otwory w kształcie trójkątów Reuleaux. Dzięki odpowiednim kształtom pozbityo się w ten sposób znacznej ilości ciężkiego metalu bez jakiegokolwiek uszczerbku dla wytrzymałości podwozia. Szywną pod-



Doskonale dopasowana, kurtynowa plandeka gęsto wzmocniona pasami pionowymi, poziomymi i diagonalnymi wykonana jest z materiału o gramaturze 850-900g/m². Otwiera się i zamyka łatwo i szybko. Do napinania służy kompaktowa przekładnia korbowa z tyłu oraz 20 napinaczy pionowych zakładanych na ramę zewnętrzną.

łogę wykonano z laminowanego drewna. Każda płyta składa się z 13 warstw zagęszczonego, twardego drewna, łączonego przy użyciu specjalnego kleju pod ciśnieniem z ułożonymi w różnych kierunkach matami z włókna szklanego. Dzięki temu podłoga wytrzymuje nawet największe obciążenia spowodowane przez wózki widłowe i punktowo ułożone ładunki. Płyty zostały zamocowane śrubami do belek poprzecznych, co umożliwia ich łatwą wymianę.

Wzdłuż podłogi naczepy 24 LTCn wbudowana została mulda do unieruchamiania ładunków transportowanych w zwojach, z bocznymi osłonami antypoślizgowymi i trzema kieszeniami do mocowania kłonic (stalowych lub aluminiowych). Podobnie jak reszta konstrukcji i ona zbudowana jest ze stali S700. Ma długość 8220 mm i umożliwia bezpieczne przewożenie kręgów stali o średnicy od 900 do 2000 mm. Kiedy chcemy wykorzystać naczepę do transportowania innych ładunków muldę można zamknąć 16 pokryciami (każde waży 24 kg i jest wyposażone w uchwyt). Powstaje wtedy idealnie płaska podłoga na całej długości ładowni.

Liczy się jakość

Wszystkie pozostałe komponenty, jak np. najnowsze lekkie opony Goodyear Marathon LHT II, stanowiące wyposażenie standardowe, zostały zoptymalizowane pod kątem cięża-

ru, funkcjonalności i jakości. Wykorzystując nową technologię produkcji oraz stosując materiały najwyższej jakości konstruktorzy potrafili w tym pojeździe, mimo redukcji masy, zmniejszyć ugięcia konstrukcji, które w lekkich naczepach są zwykle nieco większe niż w przypadku rozwiązań standardowych. 24-miesięczna gwarancja, jakiej Berger udziela na swoje naczepy, podkreśla wysoką jakość produktu.

Naczepa ma w wyposażeniu komponenty pochodzące od renomowanych dostawców, co powinno zapewnić jej bezawaryjną i wydajną pracę. I tak: oświetlenie i instalacja elektryczna to wyroby firmy Hella, przesuwny dach typu Ultraline dostarcza Edscha (możliwość otwierania z przodu i z tyłu, usztywnienie za pomocą systemu 4-linowego), agregat osiowy z hamulcami tarczowymi pochodzi od SAF-a i współpracuje z pneumatycznym zawieszeniem z możliwością regulacji wysokości, układ hamulcowy jest Knorra, z systemem stabilizacji wychylenia (Roll Stability Program – RSP), systemem EBS 2S/2M, postojowym układem hamulcowym z hamulcami sprężynowymi i podwójnym zaworem zwalniającym, aluminiowym zbiornikiem sprężonego powietrza i możliwością diagnostyki przez gniazdo EBS.

*Tekst i zdjęcia
Sławomir Rummel*



Mulda do unieruchamiania ładunków w zwojach ma boczne osłony antypoślizgowe i trzy kieszenie do mocowania kłonic (stalowych lub aluminiowych).



Kiedy chcemy wykorzystać naczepę do transportowania standardowych ładunków, muldę można zamknąć 16 pokryciami (każde waży 24 kg i jest wyposażone w uchwyt).



Boczna rama nadwozia powstaje z takiego skomplikowanego profilu stalowego.



Po co wozić ciężki kosz na koło zapasowe? Wystarczy odpowiednia winda. Kładziemy pod nią koło, podnosimy przekładnię korbową i już można jechać.