

# Czy przyszłość będzie light?



Rosnące ceny paliw oraz rosnąca konkurencja sprawia, że przewoźnicy coraz częściej zamiast szukać kontrahentów oraz ładunków szukają sposobów na zmniejszenie kosztów prowadzenia działalności. Jednym z nich jest wykorzystanie lekkich naczep.

Paweł Tobolski (tekst), Producenci (zdjęcia)

Złoty okres dla transportu, kiedy marże były wysokie, odszedł już na dobre. Rosnące ceny oleju napędowego, kryzys gospodarczy w Europie Zachodniej oraz duża konkurencja sprawia, że aby móc nawiązać rywalizację z konkurentami trzeba dysponować do tego odpowiednimi narzędziami. Coraz większe znaczenie zyskuje tutaj telematyka, elektroniczne systemy monitorujące np. ciśnienie w oponach, ale także systemy szkoleń kierowców, by jeździli oni bardziej efektywnie i oszczędniej. W zasadzie co do takich działań, żaden z myślących bardziej rynkowo przewoźników nie ma wątpliwości. Natomiast jest jeden obszar, w którym przewoźnicy są dość podzieleni – naczepy o lekkich konstrukcjach.

Pokusa jest duża. Mniejsza masa „plecaka” oznacza, że można w niego nieco więcej włożyć, a tym samym trochę więcej zarobić na każdym frachcie. Z drugiej strony krążące w branży „opowieści” o tym, jak zachowują się lekkie naczepy oraz jaka jest ich żywotność budzą w innych lęk, czy przypadkiem nie stąpa się po kruchym lodzie.

Wszyscy najwięksi producenci naczep nie zaniechali budowy segmentu lekkich naczep i każdy z nich posiada „odchudzone” konstrukcje w ofercie. Ważne jest aby redukcja masy własnej pojazdu nie odbiła się na jego funkcjonalności. Jednak strategia najwięk-

szych producentów w tym zakresie jest dość ostrożna.

— Krone oferuje oczywiście naczepy typu Light, z tym, że są one przeznaczone na drogi o jakości autostradowej, a z tym jest nadal różnie w Polsce, więc jako importer naczep Krone proponujemy klientom naczepy typu semilight, co znaczy, że mają one standardowe podwozie, a zoptymalizowaną pod kątem masy zabudowę, mówi Tomasz Kujawa, Dyrektor Handlowy firmy Pozkron. Zyskujemy wtedy ok. 300 kg masy własnej, w porównaniu do 600 kg, gdyby cała naczepa była lekkiej konstrukcji.

Inni producenci ingerują również w podwozie naczepy, gdyż odpowiednia jej budowa pozwala sporo zaoszczędzić. Najczęściej więc ramy takich pojazdów posiadają powycinane otwory w kształcie koła lub zaokrąglonych trójkątów.

— Oprócz tego klienci próbują „zyskać kilogramy” na wyposażeniu naczepy, wybierając łatę aluminiową, rezygnując np. ze skrzynek narzędziowych na rzecz wyposażenia do przewożenia np. zwojów papieru lub stali, mówi Volker Seitz, Szef PR firmy Kögel Trailer GmbH.

Schmitz Cargobull oferuje tu rodzinę X-Light, której pojazdy są nawet o 1.200 kg lżejsze od standardowych. Oprócz wspo-



O lekkie naczepy Kögel pytają najczęściej klienci z Niemiec, Austrii, Belgii i Włoch

mnianych wcześniej elementów producent z Altenberge stawia także na łączenie stali oraz lekkiego aluminium, co ma zapewnić odpowiednią sztywność. Schmitz proponuje tu ponadto własne, lekkie osie Rotos oraz dodatkowe podpory na tyle naczepy.

Zdecydowanie lżejsze naczepy oferuje niewielka austriacka firma Berger Fahrzeugtechnik. Jej pojazdy często ważą poniżej 5 ton, co wzbudza często u przewoźników i kierowców wiele wątpliwości.

— Kiedy wchodziliśmy na rynek polski

z naczepami BERGERecotrail® trzy lata temu, opór przewoźników był bardzo duży, wspomina Marek Barycza z firmy 4MB, polskiego przedstawiciela Berger Fahrzeugtechnik. Musieliśmy pokonać wiele mentalnych barier u przewoźników, udostępnialiśmy im naczepy do testu, dzięki czemu zmieniło się ich nastawienie do lekkich naczep.

W ubiegłym roku firma 4MB sprzedała na polskim rynku nieco ponad 200 naczep, co stanowi 100-procentowy wzrost w porównaniu z 2012 rokiem.

— Obecnie mamy do czynienia z zupełnie innym rynkiem niż trzy lata temu. Klienci dostrzegli korzyści płynące z lekkich naczep i po zakupie pojedynczych egzemplarzy powracają po więcej sztuk, mówi Marek Barycza.

Tomasz Kujawa z firmy Pozkron uważa jednak, że na razie segment lekkich naczep nie rozwija się na tyle szybko by producenci jak Krone czuli dużą presję ze strony klientów na lekkie konstrukcje.

— Technologicznie jesteśmy przygotowani do takiej produkcji, jednak na razie nie ma aż tak dużego zainteresowania.

Nieco innego zdania jest natomiast Volker Seitz z firmy Kögel Trailer GmbH.

— Choć obecnie około 5% naczep opusz-



Lekkie konstrukcje firmy Schmitz Cargobull mają masę nawet o 1.200 kg niższą od naczep o konwencjonalnej budowie

W moim świecie liczy się wydajność, oraz mój Cool Liner firmy Krone.

Najwyższa wydajność chłodnicza

Efektywne naczepy chłodnie KRONE oferowane są w wersji Cool Liner Duoplex Steel z panelami stalowymi na całej długości. Solidne, praktyczne, wydajne. Naczepy KRONE Cool Liner są doskonale przystosowane do trudnych warunków transportu w kontrolowanej temperaturze. Podwozie, nadwozie i wyposażenie charakteryzują się stabilnością i przemyślaną konstrukcją. Począwszy od elastycznego kanału powietrznego, przez szczelną wannę podłogową, aż po zamknięcia tylne ze stali nierdzewnej – również najdrobniejsze szczegóły muszą spełniać najwyższe wymagania.

**KRONE**  
We Deliver the Future

www.pozkron.pl