

Najlżejsza mega

Poznańska firma 4MB, polski przedstawiciel Berger Fahrzeugtechnik, austriackiego producent naczep wprowadziła do sprzedaży nowe naczepy BERGERecotrail MEGA SAPL 24LTMN i MEGA Coilmulda 24LTMNC. Podobnie jak sprzedawane już od paru lat na naszym rynku naczepy 24LTC i 24 LTCn, i te mają rekordowo niską masę własną.

Na początku 2013 r. firma Berger Fahrzeugtechnik GmbH wprowadziła do sprzedaży nowe naczepy typu MEGA w wersji standardowej i coilmulda. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu w budowie i rozwoju naczep o lekkiej konstrukcji stalowej, firma Berger stworzyła kolejne produkty, które potwierdzają jej dominację w tym segmencie rynku. Masa własna nowej megi w wersji standardowej wynosi 4990 kg, natomiast typu coilmulda 5517 kg. W przeciwieństwie do innych producentów, Berger Fahrzeugtechnik GmbH nie traktuje produkcji lekkich naczep jako projektu marginalnego, lecz od początku działalności skupia się na ich rozwoju i doskonaleniu. Produkcja naczep odbywa się w zakładzie produkcyjnym w Radfeld w Austrii. Właścicielem firmy jest Gerhard Berger, były kierowca wyścigowy, startujący w bolidach wiodących zespołów Formuły 1 w latach 1984-1997. I może stąd pozostało u niego zamiłowanie do perfekcji i nowoczesnych technologii.

2 tony więcej!

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



W środkowych częściach podłuznic podwozi wykonanych ze specjalnej stali drobnoziarnistej S700, przy użyciu precyzyjnych narzędzi, wykonano otwory w kształcie zaokrąglonych trójkątów Reuleaux. Dzięki odpowiednim kształtom pozbyto się w ten sposób znacznej ilości ciężkiego metalu, poprawiając jednocześnie wytrzymałość dynamiczną podwozia.



Nowa naczepa typu mega z firmy Berger – masa własna kompletnie wyposażonego pojazdu to niespełna 5 ton, a to oznacza, że można nią przewozić każdym kuresm o 2 tony ładunku więcej!

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 ze standardowymi naczepami oferowanymi przez innych producentów dopuszczalna ładowność naczepy BERGERecotrail jest większa o około 1,5-2,0 tony – mówi **Marek Barycza**, właściciel poznańskiej firmy 4MB, przedstawiciel Berger Fahrzeugtechnik w Polsce. – W przypadku przewozu ciężkich towarów takich jak stal, napoje, papier, itp. daje to możliwość uzyskania lepszych frachtów i budowania w ten sposób przewagi

konkurencyjnej firmy. Nasi klienci to potwierdzają i to nas cieszy najbardziej, gdyż jeszcze 2 lata temu, gdy wprowadzaliśmy lekkie naczepy do Polski, mało kto w to wierzył. Nowe megi zostały bardzo dobrze przyjęte przez rynek zachodni – znalazły także już pierwszych nabywców w Polsce. Klienci doceniają zalety wynikające z niskiej masy własnej, związane z możliwością przewiezienia większej masy towarowej oraz znacznych oszczędności eksploatacyjnych, w tym zauważalnego wpływu naczep BERGERecotrail na redukcję spalania.

Testy porównawcze przeprowadzone w ubiegłym roku w Niemczech przez niezależne firmy zajmujące się badaniem rynku i doradztwem w transporcie, wykazały średnie oszczędności w spalaniu na poziomie 1,52l/100km przy standardowych „firankach”. – To bardzo dużo – dodaje Marek Barycza. – Tak dużo, że często klienci nam nie dowierzają, że spalanie można obniżyć, aż tak znacząco. Wątpliwości jednak znikają już po kilku tygodniach użytkowania naczepy. Przedstawicielowi producenta można nie

wierzyć, ale konkretnym danym z własnych aut trudno zaprzeczyć – kierowcy przecież nie dolewają paliwa, aby nas wspierać.

Wytrzymałość z zapasem

Masa całkowicie wyposażonej nowej naczepy typu mega wynosi tylko 4990 kg! Dopuszczalna masa całkowita to 35.000 kg, co oznacza, że jej teoretyczna ładowność wynosi 30.010 kg. Wartości dopuszczalne technicznie są jeszcze o 4000 kg wyższe! A to świadczy też o tym, jak duży jest zapas jej wytrzymałości. Ze względu na przepisy i certyfikat zgodny z DIN EN 12642 XL dopuszczalna ładowność megi to 29.000 kg. Naczepa typu 24LTMCN różni się od standardowej megi dwoma parametrami. Jest wyposażona w znajdującą się pod podłogą muldę i jest nieco cięższa – pusta waży 5517 kg – a to i tak rekordowa wartość na rynku. Mulda o długości 8222 mm wykonana ze stali drobnoziarnistej S700 służy do bezpiecznego transportu kręgów stali o średnicy od 900 do 2000 mm. Mulda jest zamykana 16 pokryciami tworzącymi jednolitą powierzchnię, wyposażonymi w praktyczne otwory umożliwiające ich podnoszenie. Ta naczepa też ma dopuszczenie do ładunku o masie do 29.000 kg.

Podwozie obu naczep to przemysłowa w najdrobniejszym szczególe stalowa rama podłużnicowa połączona z podłogą o specjalnej konstrukcji i ramą zewnętrzną ze 136 otworami umożliwiającymi niemal dowolne mocowanie haków pasów dla obciążeń rozciągających do 2000 daN. Oprócz nich mamy do dyspozycji 17 par pierścieni mocujących zintegrowanych z ramą zewnętrzną dla obciążeń rozciągających do 2500 daN, a w coilmuldzie jeszcze dwie pary wpuszczanych w podłogę pierścieni mocujących dla dużych obciążeń – do 6000 daN na każdy pierścień. W przypadku transportowania stali w zwojach takie wyposażenie jest niezbędne. Liczbę pierścieni



Mulda ma długość 8222 mm i służy do bezpiecznego transportu kręgów stali o średnicy od 900 do 2000 mm. Jest zamykana pokryciami tworzącymi jednolitą powierzchnię z podłogą.



Wnętrze nowej naczepy mega ma wysokość 3000 mm. Podnoszony i zsuwany dach typu Ultraline z czterolinkowym mechanizmem roboczym dostarcza firma Edscha.

mocujących do dużych obciążeń i ich pozycje można ustalić wg indywidualnych potrzeb.

Mocna lekkość

W środkowych częściach podłużnic podwozi wykonanych ze specjalnej stali drobnoziarnistej S700, przy użyciu precyzyjnych narzędzi, wykonano otwory w kształcie zaokrąglonych trójkątów Reuleaux. Dzięki odpowiednim kształtom pozbyto się w ten sposób znacznej ilości ciężkiego metalu, poprawiając jednocześnie wytrzymałość dynamiczną podwozia. Sztywną podłogę ecotrail-hybridfloor wykonano z laminowanego drewna i wzmocniono od spodu tkaniną ze sztucznego włókna. Wytrzymuje obciążenia spowodowane przez wózki widłowe i punktowo ułożone ładunki (dopuszczalny nacisk osi wózka widłowego 7000 kg – DIN EN 283).

Wszystkie komponenty stanowiące wyposażenie standardowe, zostały zoptymalizowane pod kątem ciężaru, 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, przesuwany i podnoszony (50 mm) dach typu Ultraline dostarcza Edscha (możliwość otwierania z przodu i z tyłu, usztywnienie za pomocą systemu 4-linowego), agregat osiowy pochodzi od SAF-a i współpracuje z pneumatycznym zawieszeniem z możliwością regulacji wysokości, układ hamulcowy jest Knorra (z hamulcami tarczowymi 370 mm, system stabilizacji wychylenia Roll Stability Program, systemem EBS 2S/2M, postojowym układem hamulcowym z hamulcami sprężynowymi i podwójnym zaworem zwalnającym, aluminiowym zbiornikiem sprężonego powietrza i z możliwością diagnostyki przez gniazdo EBS), zawieszenie pneumatyczne z systemem podnoszenia i opuszczania. Na stalowych kołach założono ogumienie Goodyear Marathon LHT II 435/50 R19,5.

Sławomir Rummel

Fot. Berger, Sławomir Rummel

Zarabiaj i oszczędzaj więcej

Naczepy BERGERecotrail®:

- niższe koszty eksploatacyjne
- niszne spalanie
- wyższa marża zysku
- większa konkurencyjność Twojej firmy

Masa własna: 4,7t

Konstrukcja stalowa ze stali drobnoziarnistej S700 o wyższej wytrzymałości.



BERGERecotrail®

