

Więcej lub taniej



Stereotypów i mitów wokół tak zwanych lekkich naczep jest sporo nie tylko w naszym kraju. Dlatego firma Berger Fahrzeugtechnik postanowiła zlecić opracowanie fachowego i obiektywnego raportu na temat zoptymalizowanych pod względem masy naczep w transporcie drogowym.

Paweł Tobolski (tekst i zdjęcia)

Zadanie to zlecono dwóm firmom niemieckim: K+P Transport Consultants oraz hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbh. Pierwsza z nich oferuje przede wszystkim usługi doradztwa z zakresu transportu, a druga doradza także w zakresie strategii firm transportowych.

Owoce prac obydwu firm jest opracowanie na temat korzyści

ekonomicznych oraz ekologicznych wynikających z zastosowania naczep zoptymalizowanych pod względem masy własnej w transporcie drogowym.

Stosunkowo obszerna publikacja licząca 57 stron podchodzi do tematu pod kątem makro- i mikro-ekonomicznym. Nas najbardziej zainteresowała druga część raportu, w ramach której przeprowadzono test drogowy czterech

porównywalnych naczep wiodących producentów europejskich, w tym także naczepy BERGERecotrail.

NA MIEJSCE testu wybrano region Turyngii, która oferuje różnicowane warunki topograficzne. Trasa testu miała długość 228 km, z czego 156 km przebiegała po autostradzie A38, a 72 km po drogach krajowych. Nac-



— Zestawy z naczepą BERGERecotrail spalały średnio 1,52 l mniej, mówi Tobias Marian

lenie terenu na trasie wynosiło do 6%, temperatury odnotowane podczas testu wynosiły od -9 do +5°C, a prędkość wiatru maksymalnie 16 km/h.

— Do testu zostały wybrane 2 ciągniki siodłowe – najlżejszy i najcięższy na rynku, czyli Re-

1. Załadunek standardowy – 24 t

Trailer	Ciągnik	Zużycie	Prędkość	Zużycie	Prędkość	Masa zestawu, kg	Masa naczepy pustej, kg	Masa własna ciągnika, kg	Ładowność kg
BERGERecotrail	Renault	32,2	70km/h	32,58	71,1 km/h	36.070	4.730	7.340	24.000
BERGERecotrail	Volvo	33,2	71km/h	33,39	72,2 km/h	37.070	4.730	8.340	24.000
Naczepa A	Renault	34,2	69km/h	34,41	69,1 km/h	38.340	6.640	7.640	24.000
Naczepa A	Volvo	34,1	70km/h	34,58	71,9 km/h	39.060	6.640	8.420	24.000
Naczepa B	Volvo	35,3	69km/h	35,56	69,1 km/h	38.820	6.330	8.490	24.000
Naczepa B	Renault	35,1	70km/h	35,12	71,8 km/h	37.920	6.330	7.590	24.000
Naczepa C	Renault	35,4	70km/h	35,49	70,8 km/h	37.960	6.440	7.520	24.000
Naczepa C	Volvo	35,3	70km/h	35,55	71,4 km/h	38.720	6.440	8.280	24.000

2. Załadunek maksymalny

Trailer	Ciągnik	Zużycie	Prędkość	Zużycie	Prędkość	Masa zestawu, kg	Masa naczepy pustej, kg	Masa własna ciągnika, kg	Ładowność kg
BERGERecotrail	Renault	34,5	70km/h	34,61	71,7 km/h	40.240	4.730	7.285	28.225

nault Premium 460 EEV Optifuel o masie własnej 7.660 kg oraz Volvo FH 16 750, które waży 8.490 kg, wyjaśnia Tobias Marian, szef działu sprzedaży z firmy Berger Fahrzeugtechnik. Zestawy prowadziło dwóch kierowców z doświadczeniem 1-2 milionów kilometrów.

Wszystkie cztery naczepy zostały załadowane identycznym ładunkiem, jakim były 24 tony ziemi ogrodowej. Test polegał na 16-krotnym przejechaniu trasy testowej, a więc każda naczepa została podczepiona pod każdy z ciągników, dodatkowo kierowcy także zmieniali samochody. Dane dotyczące zużycia paliwa zostały pobrane z narzędzia diagno-

stycznego (Modern Drive MD Eco) oraz równoległe z komputerów pokładowych i narzędzi diagnostycznych producentów ciężarówek.

REZULTAT testu publikujemy w tabeli. Zgodnie z przewidywaniami najlżejszy zestaw, czyli Renault Premium z naczepą BERGERecotrail zużył najmniej paliwa – 32,2 l/100 km. Jednak z tabeli wynika także, że zużycie zestawu z naczepą BERGERecotrail jest zawsze niższe – średnio o 1,52 litra na każde 100 km.

— Uzupełniając przeprowadziliśmy jeszcze jeden test, w czasie którego naczepę BERGERecotrail załadowaliśmy

w 100%, czyli ponad 28 tonami ładunku, mówi Tobias Marian. W tym przypadku osiągnęliśmy zużycie 34,5-34,61, czyli na tym samym poziomie, co konkurencja przy ładunku 24 ton.

— Możemy tu mówić o trzech różnych przypadkach eksploatacji lekkich naczep, wyjaśnia David Gulda, dyrektor Berger Fahrzeugtechnik. W pierwszym z nich ładujemy wg obecnego standardu przemysłowego, czyli 24 tony i oszczędzamy na niższej masie naczepy, a tym samym mniejszym o średnio 1,52 l/100 km zużyciu paliwa. W drugim przypadku ładujemy więcej, wykorzystując niższą masę własną naczepy i zarabiamy więcej

na transporcie, ale nie redukujemy zużycia paliwa.

W TRZECIM przypadku możemy większą ładowność naczepy BERGERecotrail wykorzystać jako zabezpieczenie przed ryzykiem przeładowania, zwłaszcza w przypadku ładunków, których masa może być zmienna, np. drewno suche lub mokre. Autorzy raportu w takim przypadku przyjmują, że firmy ładują 25 ton, co daje im margines bezpieczeństwa jednej tony i pewną redukcję spalania.

— W każdym z trzech przypadków, wyższa od konkurencji cena naczepy BERGERecotrail zwraca się dość szybko, bo po okresie 1-1,5 roku, uważa David Gulda. □



Repiński Transport 

Transport materiałów sypkich
Polska - Europa
tel.: 58 680-08-20, fax 21
www.transport.repinski.pl
email: transport@repinski.pl

Flexin  **POSZUKIWANI KIEROWCY**

PILNIE POSZUKUJEMY KIEROWCÓW

WYMAGANE DOŚWIADCZENIE:
Bulk/Silo C+E, Frigo C+E,
Znajomość języka niemieckiego lub angielskiego,
CV prosimy przesyłać na adres: praca@flex-in.eu.
Telefon: +31 76 5968904

WWW.FLEX-IN.EU

