

Dwuosiówka coraz bardziej popularna

Austriacka firma Berger Fahrzeugtechnik odnotowuje coraz większe zainteresowanie klientów naczepami dwuosiowymi.

Paweł Tobolski (tekst)

Naczepy dwuosiove stały się bardziej popularne po tym, jak w Niemczech zaczęto pobierać inne stawki myta ze względu na ilość osi w zestawie. Do Niemiec dołączyły Włochy, wprowadzając taką samą zasadę.

— Także w Szwajcarii eksploatacja lekkich naczep dwuosio- wych zyskała nowy wymiar, ponieważ wysokość myta oblicza się tam od DMC. Jest ono niższe przy 38 tonach DMC oraz wyższe przy 40 tonach DMC. Naczepy dwuosiove rejestrowane są, zgodnie z obowiązującymi przepisami, na DMC 38 ton, tym samym użytkownicy płacą niższą stawkę myta poruszając się po terenie Szwajcarii, gdzie opłaty drogowe są najwyższe w Europie.

KONSTRUKCYJNIE naczepa 2-osiowa jest oparta na doskonale znanej już klientom naczepie trzyosiowej BERGERecotrail®. Jak zaznacza Marek

Barycza, naczepa jest obecna na rynku od 8 lat i jest to konstrukcja, przy której producent nie wprowadził ani jednej znaczącej korekty od początku produkcji.

Konstrukcja jest spawana ze stali drobnoziarnistej S700, rozstaw belek poprzecznych (profile Z) wynosi 375 mm. Stabilna podłoga antypoślizgowa ecotrail-hybridfloor wzmocniana od spodu tkaniną z włókna sztucznego o dopuszczalnym nacisku wózka widłowego 7.000 kg.

W naczepie zastosowano komponenty znanych firm, takich jak Knorr (układ hamulcowy), dach Edscha oraz oświetlenie Hella. Opony o nośności 5 ton dostarcza firma Goodyear do wersji standardowej. Do wersji mega opony pochodzą z półek dwóch dostawców: Michelin i Goodyer.

Zmodyfikowano oczywiście rozstaw osi, który wynosi 1.820 mm. Standardowa naczepa waży 4.355 kg, a w wersji mega 4.690 kg.

— Sprzedaż takich naczep będzie się zdecydowanie zwiększać, gdyż konkurencja w transporcie jest trudna i jest wśród klientów spore zainteresowanie, w jaki sposób można powiększyć marżę, uważa Marek Barycza. A naczepa dwuosiowa Berger to obecnie najbardziej ekonomiczna naczepa na rynku.

WYLICZAJĄC oszczędności dla polskiego typowego przewoźnika przyjęto założenie, że naczepa pokonuje ok. 11.000 km miesięcznie, z czego raz w tygodniu przejeżdża ok. 1600 km po objętych mytem drogach w Niemczech. Z każdej takiej trasy oszczędności wyniosą ok. 30 euro, czyli 1.440 euro rocznie, a w skali 5-cio letniej eksploatacji naczepy – 7.200 euro.

— Do tego dochodzi mniejsze spalanie zestawu w przypadku lekkiej naczepy. Uwzględniliśmy tu średnio 1,8 l/100 km, co przy przebiegu 11.000 km i cenie netto 3,6 zł daje nam

w skali roku oszczędność rzędu 2.036 euro i 10.182 euro przez 5 lat. Jeśli zsumujemy te kwoty otrzymamy ponad 18.500 euro oszczędności przez cały okres eksploatacji na jednej naczepie, wylicza Marek Barycza. Klienci, którzy eksploatują już takie naczepy informują nas, że spalanie w ich pojazdach spadło o 2 l/100 km, co utwierdza nas w prawdziwości naszych wyliczeń.

DLA SWOICH klientów Marek Barycza przygotował bardzo prosty „konfigurator” wyboru naczepy.

— Jeśli ktoś wozi 25 ton plus, powinien wybrać naczepę 3-osiową, a jeśli 25 ton minus, to najlepszym wyborem będzie wariant dwuosiowy.

W tym roku firma 4MB sprzedała w Polsce ok. 300 naczep, z czego 50-60 stanowią wersje dwuosiove. Według Marka Baryczy, to bardzo dobry rezultat jak na nowy produkt wprowadzony do sprzedaży w tym roku. Wynik sprzedaży byłby jeszcze lepszy, ale sprzedaż rocznika 2017 firma 4MB zakończyła w lipcu tego roku ze względu na brak miejsc produkcyjnych.

W siedzibie Berger Fahrzeugtechnik w Austrii trwa obecnie rozbudowa fabryki, która ma zakończyć się w drugim kwartale 2018 roku. Po jej zakończeniu zdecydowanie wzrosną możliwości produkcyjne. □

