



Lekka naczepa dwuosiowa

Firma Berger Fahrzeugtechnik, specjalizująca się w naczepach typu light, zaprezentowała nowy produkt: naczepę 2-osiołą w wersji standardowej oraz mega.

Paweł Tobolski (tekst)

Projekt naczepy 2-osiowej narodził się w firmie, gdy w Niemczech ogłoszono rozróżnienie wielkości myta ze względu na ilość osi.

— Prace nad nową konstrukcją trwały nieco dłużej, gdyż wprowadzono go do sprzedaży po trwających ponad rok testach drogowych, mówi Marek Barycza z firmy 4MB, polskiego przedstawiciela Berger Fahrzeugtechnik.

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 bardzo stabilna konstrukcja, przy której producent nie wpro-



Rozstaw osi w modelu 2-osiowym powiększono do 1.820 mm, dzięki czemu udało się między kołami zmieścić skrzynkę narzędziową

wadził ani jednej znaczącej korekty od początku produkcji.

Konstrukcja jest spawana ze stali drobnoziarnistej S700, rozstaw belek poprzecznych (profil Z) wynosi 375 mm. Sta-

bilna podłoga antypoślizgowa ecotrail-hybridfloor wzmocniona 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), podnoszony dach Edscha (tylko wersja mega) oraz Hella. Opony o nośności 5 ton dostarcza firma Goodyear do wersji standardowej, do wersji mega opony pochodzą z półek Michelina. Zmodyfikowano oczywiście rozstaw osi, który wynosi 1.820 mm. Standardowa naczepa waży 4.355 kg, a w wersji mega 4.690 kg.

MAREK BARYCZA uważa, że zwłaszcza naczepa Mega powinna spotkać się z dużym zainteresowaniem przewoźników przewożących lekkie ładunki AGD lub z branży automotive.

— Robiliśmy bardzo zachowawcze wyliczenia oszczędności, według których naczepa pokonuje ok. 11.000 km miesięcznie,



Konstrukcja podwozia to lekko zmodyfikowana konstrukcja bardzo dobrze przyjętej na rynku naczepy 3-osiowej, będącej w sprzedaży już 8 lat

z czego raz w tygodniu przejeżdża ok. 800 km po objętych mytem drogach w Niemczech. Z każdej takiej trasy oszczędności wyniosą ok. 30 euro, czyli 1.440 euro rocznie, a w skali eksploatacji naczepy, czyli 5 lat – 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. W przypadku przewoźników operujących na trasach do Włoch, gdzie także jest rozróżnienie wysokości myta w zależności od ilości osi, te oszczędności mogą być jeszcze większe.

KOLEJNE oszczędności z tytułu jednej osi mniej do obsługi wyniosą ok. 1,500 euro przez 5 lat.

Jak zauważa nasz rozmówca, nawet sceptyczni przewoźnicy do wyników oszczędności w spalaniu powinny dostrzec fakt, że nawet przy najcięższym ciągniku na rynku zestaw z naczepą dwuosiołą zapewnia ładowność 25 ton.

— Podpisaliśmy już kilkanaście kontraktów na pierwsze takie naczepy. Polski rynek transportowy się zmienia, młodzi przewoźnicy są otwarci na nowe idee, ale też konkurencja jest bardzo brutalna i niejednokrotnie szansą na marżę jest oszczędność, uważa Marek Barycza. □

NIEZALEŻNA KLIMATYZACJA POSTOJOWA DO POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH. WYPRODUKOWANA WE WŁOSZACH Z PODZESPOŁÓW EUROPEJSKICH.

KLIMATYZACJA SLEEPING WELL
NAJWYŻSZA JAKOŚĆ !!!



Dedykowane zestawy montażowe do wszystkich kabin



ŁODÓWKI KOMPRESOROWE

Łodówki z kompresorem Secop – Danfoss



Indel B jest oficjalnym, fabrycznym producentem lodówek do SCANIA, IVECO, DAF, RENAULT, VOLVO na poziomie dostaw ponad 100 000 sztuk rocznie!

WWW.INDELB.COM
info@indelb.com

