

Nowa opona dla naczep mega

Współczesna branża transportowa coraz częściej domaga się od producentów rozwiązań pozwalających nie tylko na jak najpełniejsze wykorzystanie dosłownie każdego centymetra i kilograma masy własnej pojazdu, ale także na oszczędzanie na coraz bardziej doskwierających przewoźnikom opłatach drogowych. Poszukiwania najlepszych rozwiązań doprowadzają do nawiązywania coraz ściślejszej współpracy pomiędzy producentami reprezentującymi różne gałęzie branży motoryzacyjnej.

Grzegorz Rutka (oprac.)



Przykładem takiego poszukiwania najwydajniejszych rozwiązań może być współpraca, jaką Goodyear nawiązał z firmą Berger Fahrzeugtechnik, wiodącym w Europie producentem lekkich naczep. W jej wyniku opracowano nową oponę, która maksymalizuje ładowność użytkową naczep. Wyróżniającą się 10-tonową nośnością osiową i niskimi oporami toczenia opona Goodyear FUELMAX T 435/50R19.5 HL 164K, została zaprojektowana tak, by zwiększać efektywność dużych naczep z osiami typu tandem.

Dodatkową zaletą dla operatorów posiadających zestawy czteroosiowe jest możliwość skorzystania z obniżonego po-

datku drogowego w krajach takich, jak Niemcy i Szwajcaria, gdzie za tego typu zestawy płaci się niższą opłatę niż za składy pięcioosiowe.

TYPOWY pięcioosiowy zestaw, w którego skład wchodzi 27-tonowy, trójosiowy wózek waży w sumie 40 ton. Alternatywą dla flot może być lżejszy sprzęt czteroosiowy, złożony z naczepy BERGERecotrail® i 20-tonowego wózka typu tandem, którego łączna waga wynosi 38 ton. Tęgo typu zestaw pozwoli operatorom flot zaoszczędzić 2160 euro rocznie, na samych tylko niemieckich podatkach drogowych, przy założeniu rocznego przebiegu 120.000 km po płatnych niemieckich drogach. Po-

nadto zestaw ma do dyspozycji 25 ton nośności, gdyż lekka naczepa BERGERecotrail® z osiami typu tandem waży zaledwie 4,7 tony.

— Dla wielu operatorów naczep typu mega, objętość jest ważniejsza niż ciężar maksymalny. W określonych sytuacjach niższy podatek pobierany od zestawu czteroosiowego plus niższe koszty paliwa i utrzymania tworzą bardzo atrakcyjną kombinację. Jednak w przypadku osi 9-tonowych, w wielu sytuacjach problemem była nośność, powiedział Armin Lechner, dyrektor ds. zarządzania produktem w Berger Fahrzeugtechnik GmbH.

— Rozwiązaniem było podwyższenie nośności osi do 10 ton.

By to osiągnąć potrzebne były opony o indeksie nośności 164 - do 5.000 kg. Opony FUELMAX T High Load opracowane przez Goodyear to wysokiej klasy produkt dostarczający naszym klientom dokładnie to, czego potrzebują, dodał Armin Lechner.

KONCEPCJA stworzenia nowej opony sięga 2015 roku, kiedy operatorzy zaczęli dostrzegać finansowe korzyści użytkowania naczep dwuosiowych zamiast trójosiowych. Najważniejszą zaletą takiego rozwiązania jest niższy podatek drogowy w Niemczech, gdzie wykorzystywanie zestawu czteroosiowego jest o 1,8 centa na kilometr tańsze niż zestawu pięcioosiowego. Ponadto koszty operacyjne naczepy z osią typu tandem są niższe niż naczepy trójosiowej, ponieważ do jej konstrukcji wykorzystuje się mniej hamulców i opon. Jednak by zmaksymalizować ładowność użytkową naczepy tandem, operatorzy potrzebowali osi 10-tonowych zamiast standardowych 9-tonowych.

OPONA Goodyear FUELMAX T 435/50R19.5 HL 164K opracowana we współpracy z Berger Fahrzeugtechnik GmbH jest pierwszą oponą ciężarową klasy premium dostępną w tym rozmiarze i z tym indeksem nośności. Goodyear od wielu lat współpracuje z austriackim producentem naczep, dlatego będzie on pierwszym kooperantem, który otrzyma nowe opony na wyposażenie fabryczne swoich pojazdów.

— Pierwszą 10-tonową oponę do naczep zaprezentowaliśmy podczas targów pojazdów ciężarowych IAA w Hanowerze w 2010 roku. Opracowano ją z myślą o maksymalizacji nośności naczep dwuosiowych typu tandem, powiedział Benjamin Willot, dyrektor marketingu opon Goodyear Dunlop dla klientów komercyjnych w regionie EMEA. Była to opona na obręcz o średnicy 22,5 cala, dlatego nie nadawała się do naczep typu mega, w których wykorzystywane są obręcze 19,5-calowe. We współpracy z Berger opracowaliśmy nową oponę klasy premium dla lekkich naczep typu mega z osiami tandem, co pozwoli operatorom wykorzystać zalety lekkich naczep, a także zapłacić niższe stawki podatku drogowego w niektórych krajach, dodał Benjamin Willot. □