



Wywrotka Flexliner to tegoroczna nowość D-Tec.

# Wzajemne uzupełnianie

**Na wybranych rynkach, w tym polskim, naczepy Kraker i D-Tec są reprezentowane przez TrailerTec, wspólną organizację sprzedaży. To dobry sposób, aby niszowymi pojazdami zainteresować szerokie grono odbiorców.**

**K**raker specjalizuje się w naczepach z ruchomą podłogą. D-Tec to głównie pojazdy podkontenerowe oraz cysterny. Część oferty obu firm stanowią pojazdy dla przedsiębiorstw komunalnych i rolnictwa. Gama produktów wzajemnie uzupełnia się pod każdym niemal względem. TrailerTec Polska jest związany z sieradzką spółką SPC Naczepy, wyłącznym przedstawicielem Kraker Trailers, zajmującym się również dystrybucją produktów D-Tec.

## Podstawa

D-Tec jest marką holenderskiej Grupy Vlastuin. Powstała w 1997 r. wraz z jej czołowym produktem, opatentowaną naczepą podkontenerową Combitrailer. Pojazd ten powstał, aby przewozić dwa 20-stopowe kontenery, umożliwiając ich jednoczesny załadunek i rozładunek. Składa się bowiem z dwóch, rozłącznych elementów. W wersji S zaprezentowanej w 2014 r. każdy z nich może funkcjonować w pełni samodzielnie, gdyż wyposażony jest w sworzeń królewski

i wymagane przepisami oświetlenie. Użytkownik ma więc do dyspozycji „dwa w jednym”: jedną naczepę dla dwóch kontenerów 20-stopowych lub dwie naczepy dla jednego. W stanie złączonym Combitrailer S liczy 4 lub 5 osi w zależności od wersji i może transportować ciężkie kontenery 40-stopowe, zachowując dopuszczane przepisami naciski na osie. Naczepa wykonana jest przy użyciu stali o wysokiej wytrzymałości, a zatem stosunkowo lekka i bardzo trwała.

Bardzo niską masą własną wyróżniają się wszystkie naczepy podkontenerowe D-Tec, a jedną z najlepszych pod tym względem w swojej klasie jest rozciągana Flexitrailer LS do przewozu kontenerów 20, 30, 40 i 45-stopowych, z których te ostatnie są przewożone bez przekraczania typowych, dopuszczanych najczęściej w Europie wymiarów zestawu. Jej masa własna nie przekracza 4,6 t.

W ofercie są również pojazdy przystosowane do tank-kontenerów, nadwozi wymiennych oraz umożliwiające tworzenie długich zestawów 25,25 m, tzw. eurocombi.

Czołowym produktem Krakera jest naczepa z ruchomą podłogą K-Force (patrz: Truck & Van 7-8/2017). Po najnowszych udoskonaleniach jest bardziej wytrzymała i odporna na skręcanie, co skutkuje bardzo dobrymi własnościami eksploatacyjnymi i dłuższą żywotnością.

## Innowacje

Naczepa z ruchomą podłogą jest pojazdem bardzo wszechstronnym. Może zastąpić i wywrotkę, i zwykłą naczepę kurtynową. Doskonale nadaje się do przewozu zarówno ładunków masowych, jak i spaletyzowanych. Naturalnym polem jej zastosowania jest rolnictwo.

Kraker proponuje naczepy dopasowane do specyficznych wymagań użytkownika, w tym z osiami skrętnymi, bezpiecznym, składanym dachem SafeRoof czy składaną ścianą boczną. Przy odpowiedniej organizacji pracy potrzeby gospodarstw rolnych zaspokoi standardowy wyrób, ale Kraker ma w zanadru również pojazd stworzony specjalnie dla rolników.

Jest to naczepa wyposażona jednocześnie w sworzeń królewski i rozkładany dyszel. Może być holowana przez ciągnik siodłowy lub traktor. Użytkowanie jej na niestabilnym podłożu ułatwiają koła ogumione w szerokie opony rolnicze, mogące pracować przy niskim ciśnieniu. Dzięki temu zapewniają dobrą trakcję na bezdrożach i redukują ugniatanie gleby.

Specjalnością D-Tec są cysterny do transportu m.in. gnojowicy, które produkuje od 1987 r. Przy dużej pojemności, wynoszącej w zależności od typu od 28 do 37 m<sup>3</sup> zapewniają bardzo dobrą manewrowość dzięki osiom skrętnym. Model SV2011-21-4 opracowany specjalnie na duński rynek ma 4 osie i zbiornik o objętości 40,5 m<sup>3</sup>. Powstał we współpracy z duńską firmą FP Production ApS.

Najnowszy produkt w gamie, cysterna o pojemności 30 m<sup>3</sup> ma masę własną 5,25 t.

Niecodzienna rama wywrotki D-Tec Flexliner jest utworzona przez centralną belkę. Widoczne na zdjęciu stalowe linki i obrotnica są częścią układu sterowania osiami.



Jest krótka, a zatem wygodna w użyciu tam, gdzie nie ma zbyt wiele miejsca. Może być wyposażona w komplet opcji do przewozu gnojowicy, wśród których jest czujnik NIR (ang. Near Infra-Red – czujnik spektrometrii na bliską podczerwień), który z dużą dokładnością rozpoznaje własności przewożonego materiału, w tym zawartość azotu, fosforu, potasu i suchej masy. Tego typu testy mają szczególne znaczenie w Holandii, obfitującej w kanały, do których przedostają się substancje rozprzodowane na polach uprawnych. Nawożenie pól jest poddane surowym przepisom, a gnojowica o odpowiednich właściwościach jest poszukiwanym towarem. Obecnie D-Tec proponuje czujnik II generacji. Jego stosowanie przyczynia się do bardziej wydajnego nawożenia i przynosi rolnikom wymierne oszczędności.

Cysterny D-Tec są również bardzo łatwe do umycia wewnątrz, co przyspiesza pracę i zwiększa jej wydajność, niemal natychmiast bowiem mogą zostać ponownie załadowane.

## Rozwój

Zarówno Kraker, jak i D-Tec działają na rynku, który choć lukratywny i wykazujący tendencję wzrostową, nie zachowuje się stabilnie. Jedną z metod uniezależnienia się od kaprysów koniunktury jest wzbogacanie oferty o produkty poszerzające grono klientów firmy. Kraker trzyma się ruchomych podłóg, które można poddać daleko idącej indywidualizacji, zmieniającej ich walory funkcjonalne. Chociaż najnowsza naczepa K-Force ma ramę skręcaną przy pomocy śrubonitów BobTail i ten typ łączenia ma liczne zalety, nie wymaga np. nagrzewania materiału koniecznego przy spawaniu i przynosi oszczędności na masie własnej, to w ofercie pozostają naczepy z ramą spawaną, która daje np. większą swobodę w doborze rozstawu osi.



Ruchome podłogi Krakera mogą być wyposażone w zestaw OptiFlow firmy Wabco, który polepsza ich własności aerodynamiczne.

Spawanie ramy w zakładach D-Tec w Kersten. Postępująca robotyzacja oraz rozbudowa fabryki pozwolą przyspieszyć i zwiększyć produkcję.

Z kolei D-tec jako remedium na zmienność popytu opracował naczepę wywrotkę Flexliner, wyposażoną w trzy osie kierowane. Cechata, w połączeniu ze skrzynią o pojemności dochodzącej w wersji aluminiowej do 55 m<sup>3</sup> ma praktyczne znaczenie również przede wszystkim w gospodarstwach rolnych. Zyskuje się wysoką manewrowość, oszczędza podłoże i redukuje zużycie ogumienia. Pojazd ma nietypową ramę z pojedynczą, solidną belką centralną, do której mocowane są osie i skrzynia. Konstrukcja ta zapewnia wysoką odporność na skręcanie, stabilność przy rozładunku oraz niską masę własną. Wywrotka miała premierę w lipcu 2017, a pierwsze egzemplarze o masie własnej 8,2 t ze skrzynią z trudnościarnej stali Hardox o objętości 47 m<sup>3</sup> pracują już w firmie Berkhof BV.

Poszerza się również oferta naczep podkontenerowych, a wśród nowości jest pojazd do tank-kontenerów 20- i 30-stopowych oraz zmodyfikowana seria S z uniwersalnymi zamkami kontenerowymi.

W tym roku Kraker wyprodukuje około 650 pojazdów, na 2018 zaplanowane jest 850. U progu nowej dekady produkcja powinna przekroczyć próg 1000 sztuk.

D-Tec wytwarza obecnie 35 pojazdów tygodniowo. Zakład w Kersten jest rozbudowywany. W 2016 r. stanęła nowa hala spawania ram, a do 2020 r. po sąsiedztwie powstaną nowe hale produkcyjne. Planuje się m.in. uruchomienie produkcji skrzyń wywrotek, które na razie są zamawiane u kooperantów. W nowych obiektach będą powstawać nie tylko naczepy. Grupa Vla-stuin jest wytwórcą części do maszyn: ram (ich odbiorcą jest Terberg), elementów układu napędowego, wysięgników oraz chwytaków.

Kraker i D-Tec liczą na nowe rynki, w tym Europę Środkową i Wschodnią oraz Azję. Z pewnością pomogą im dobra koniunktura na produkty i rozwiązania, które służą nie konsumpcji, a likwidacji jej skutków, ogólnie pojętą utylizacją odpadów i odzyskiwaniem tego, co można jeszcze wykorzystać. Polski transport, gospodarka komunalna i rolnictwo szybko się zmieniają i pojazdy obu firm będą cieszyły się zapewne rosnącym zainteresowaniem wśród coraz bardziej wymagających odbiorców. ■

**Michał Kij**

Fot. M. Kij, D-Tec, Kraker Trailers

Cysterna D-Tec do transportu gnojowicy z czujnikiem NIR pozwala bardziej wydajnie pracować i przynosi wymierne korzyści gospodarstwu rolnemu.

Sztandarowy produkt D-Tec, naczepa Combitrailer, której zalety doceniają coraz częściej również polscy przewoźnicy. W stanie złożonym może przewieźć jeden, ciężki kontener 40-stopowy lub dwa 20-stopowe.

Rolnicza naczepa z ruchomą podłogą Kraker. Dzięki składanemu dyszlowi może być holowana przez ciągnik rolniczy wprost na miejsce zbiorów. Ogumienie ogranicza nacisk kół na glebę. Na asfalcie szybko można przełączyć naczepę do ciągnika siodłowego.

