



28.06.2019
nr 1274

-  Pojazdy Ciężarowe
-  Transport i logistyka
-  Samochody Dostawcze
-  Serwis i Części

6
str.

FORD TRUCKS WJĘDŹA DO POLSKI
Q-SERVICE TRUCK SR Z O.O. JEDYNYM
DYSTRYBUTOREM MARKI W NASZYM KRAJU

[Naczepy Kraker Trailers produkowane są z wykorzystaniem najnowszymi technik, m.in. w pełni automatycznych robotów]



DUŻY POPYT NA RUCHOME PODŁOGI

NAJNOWSZE OFERTY NA RYNKU NACZEP SAMOWYŁADOWCZYCH

Rynek naczep z ruchomą podłogą w Polsce wciąż się rozwija. Producenci i dystrybutorzy z roku na rok notują wzrost zainteresowania takimi pojazdami, a co za tym idzie również wzrost ich sprzedaży.

Nabywcy coraz częściej decydują się na zakup tego typu naczep zamiast dużych wywrotek, bo pozwalają na przewóz większej masy. Popyt na pojemnościowe naczepy samowyładowcze generują m.in. firmy przewożące odpady komunalne, biomasę, odpady i śmieci, tworzywa sztuczne, podłóża do uprawy pieczarek, torf, także transportujące produkty przemysłu drzewnego (wióry drzewne, zrębki, kora), zboże, otręby, warzywa i inne plody rolny, papier, towary pakowane na paletach lub w „bigbagach”, ale też np. wiórki bądź złom aluminiowy. W Polsce najwięcej pojazdów pojawiło się w firmach zajmujących się produkcją i obrotem biomasą oraz paliw alternatywnych, sporo pojazdów zaczyna pojawiać się w firmach zajmujących się recyklingiem i w firmach realizujących transport dalekobieżny odpadów komunalnych.

Producenci konstruują pojazdy o coraz niższej masie własnej, dla zwiększenia ich ładowności, stosując m.in. lżejsze materiały (aluminium), ale też nowoczesne rozwiązania technologiczne. Popularność pojazdów aluminiowych rośnie, bo są lżejsze od konstrukcji z ramą stalową, a, jak zapewniają ich producenci,

równie wytrzymałe. W celu zwiększenia funkcjonalności naczep z ruchomą podłogą coraz częściej producenci oferują nabywcom wyposażenie w postaci drzwi bocznych, które ułatwiają załadunek długich przedmiotów. Najnowsze rozwiązania pozwalają na transport towarów o bardzo drobnej frakcji, jak np. rzepak. Feber w tym celu stosuje w standardzie nachodzące na siebie panele podłogowe.

Coraz bogatsza staje się oferta dodatkowego wyposażenia takich naczep. Producenci proponują m.in. plandeki boczne do ochrony ścian podczas załadunku, plandeki podłogowe (izolacyjne, także podgrzewane), podnoszone osie, wzmocnienia ścian, czy samozamykający się dach.

Waga to podstawa

Benalu to pełna oferta naczep z ruchomą podłogą, z trzema modelami bazowymi - JUMBOLINER, JUMBORUNNER i JUMBOTRACK, z szeroką możliwością konfiguracji.

- Grupa Benalu wyprodukowała w 1987 roku swoją pierwszą naczepę z ruchomą podłogą (FFM), model JUMBOLINER - mówi Konrad

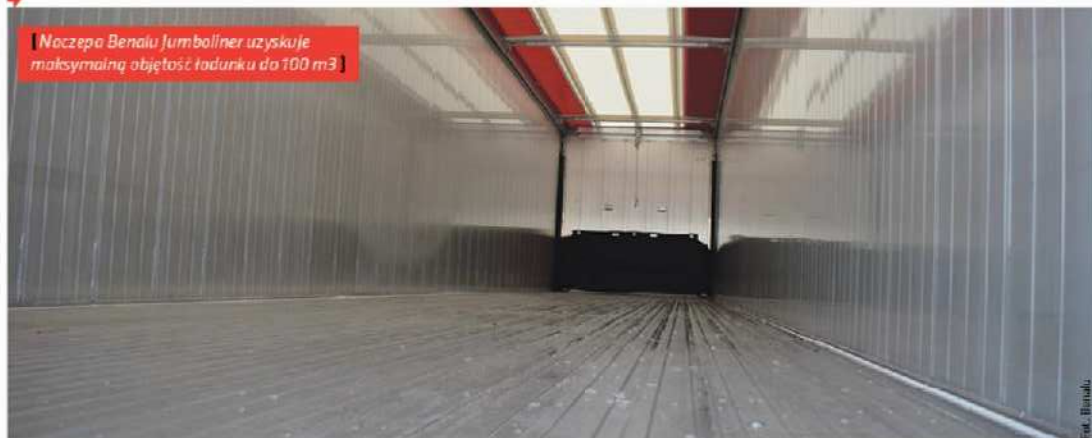


[Coła naczepa Benalu wykonana jest z aluminium, dzięki czemu jest bardzo lekka (maso własna JUMBOLINER od 6.900 kg)]

Sioma, przedstawiciel Benalu na Polskę. - Cała naczepa wykonana jest z aluminium, co jest naszym największym atutem, nigdy zresztą nie produkowaliśmy naczep na ramie stalowej, a sama konstrukcja naczepy niewiele zmieniła się od tamtego czasu. We Francji jesteśmy na drugim miejscu. Jeżeli chodzi o liczbę sprzedanych pojazdów, jednak rok do roku zwiększamy swój udział rynkowy, a ograniczają nas praktycznie tylko moce produkcyjne. Rynek Polski

jest jednak całkowicie inny od Francuskiego i tutaj klient kieruje się też innymi kryteriami zakupowymi. Z racji aluminiowej konstrukcji naczepy „na starcie” jesteśmy drożsi od konkurencji, która swoje zabudowy z aluminium oferuje jako opcja i za dopłatą. W zamian za mimo wszystko nieznacznie wyższą cenę klient otrzymuje jednak niższą wagę naczepy, która dla sporej części użytkowników nadal ma znaczenie. Jednak nawet na tak trudnym i konkurencyjnym

[Naczepa Benalu Jumboliner uzyskuje maksymalną objętość ładunku do 100 m³]



rynku odnosimy spore sukcesy, weszliśmy do dużych graczy transportujących ruchomymi podłogami, a jak wiadomo ci mniejsi bacznie przyglądają się tym dużym. Rok 2018 zamknęliśmy sprzedażą na poziomie 46 jednostek w Polsce co nas bardzo cieszy. Nasi klienci „obracają się” głównie w segmencie transportu biomasy, śmieci czy podłoża do uprawy pieczarek, choć często widzimy nasze naczepy transportujące wiórki bądź złom aluminiowy. Stale rozwijamy się oraz powiększamy naszą sieć punktów serwisowych. Nie bez znaczenia na pewno jest fakt że nasze gwarancje realizujemy nie tylko w Polsce, lecz również w całej Europie, gdzie odbywa się spora część transportu. Dzięki temu klient zawsze będzie mógł czuć się bezpiecznie pod względem serwisowym.

– W Polsce również rozwijamy stawkę w naszym zakładzie produkcyjnym w Nysie, gdzie odbywa się końcowy etap produkcji ruchomych podłóg, dzięki czemu klient może zaoszczędzić na kosztach przywożenia naczepy z Francji – dodaje Konrad Sioma. – Pierwsze naczepy odebrane z Nysy jeżdżą już u polskich i europejskich klientów z 1 cieszą się bardzo dobrymi opiniami. Nadal naszym najpopularniejszym modelem jest JUMBOLINER o pojemności od 90 do 92 m³, a możliwości konfiguracyjne są praktycznie nieograniczone.

JUMBOLINER to najłżejszy model. Dzięki nowej konstrukcji w całości wykonanej z aluminium (rama pomocnicza, korpus samonośny), naczepa uzyskuje maksymalną objętość ładunku (do 100 m³) przy zredukowanej masie własnej (od 6.900 kg). Te cechy sprawiają, że JUMBOLINER jest szczególnie odpowiednim pojazdem dla transportu rolniczego, transportu biomasy, produktów przemysłu drzewnego czy towarów pakowanych na paletach lub w „bigbagach”.

– Dzięki sprzedaży tzw. fabrycznej klient ma możliwość „skrojenia” naczepy konkretnie pod swoje potrzeby – zapewnia nasz rozmówca. – Przewidujemy wiele opcji konfiguracji, od najbardziej „standardowych” jak wybór grubości listew czy typu felg, opon lub oświetlenia poprzez bardziej zaawansowane dla klienta transportującego bardziej agresywny ładunek, jak wspomniany wcześniej złom, są to np. listy ślizgowe i końcówki ze stali INOX, wzmocnienia ścian bocznych – wstawki arkuszy blachy aluminiowej, poprzez grubszą ściankę wewnętrzną burty (do wyboru 4 lub 6 mm) czy tzw. ścianę gradientową – np. standardowa ścianka w przedniej części naczepy a wzmocniana z tyłu.

Stal i aluminium do wyboru

Carnehl Fahrzeugbau GmbH & Co. KG – to jeden z wiodących niemieckich producentów działających w branży projektowania i budowy naczep oraz przyczep nieprzerwanie od 60 lat. Firma specjalizuje się m.in. w produkcji naczep z ruchomą podłogą (moving-floor), na ramach wykonanych ze stali DOMEX oraz aluminium. Posiada w swojej ofercie lekką naczepę o standardowej pojemności 92 m³ w pełnej konstrukcji aluminiowej o bardzo niskiej masie

własnej. Jednakże klient może wybierać również pojazd na ramie stalowej. Pojazdy projektowane są pod indywidualne potrzeby klientów. Nabywca może wybrać osie BPW, SAF i JOST, na życzenie osi 1 i 3 mogą być podnoszone.



[Produkcja naczep Benalu; wytwórca przewiduje wiele wariantów konfiguracji, w tym wzmocnienia ścian bocznych i tzw. ścianę gradientową – np. standardowa ścianka w przedniej części naczepy a wzmocniana z tyłu]

Do budowy skrzyń ładunkowych Carnehl wykorzystuje aluminium najwyższej jakości, w bardzo wysokiej klasie. W 1994 roku firma Carnehl rozpoczęła współpracę z firmą SSAB, szwedzkim gigantem w produkcji automatów spawalniczych, dzięki czemu produkcja

została całkowicie zautomatyzowana.

– Aby zostać liczącym się producentem na tym wymagającym rynku, produkt musi być najwyższej jakości – mówi Martin Bate, specjalista od naczep z ruchomą podłogą CARNEHL.

poważnie podchodzi do tego tematu. Przedstawiciele firmy są dumni ze specjalnie zaprojektowanej płyty siódła naczepy, która rozkłada siły trakcyjne na większym obszarze. Wynalazkiem tego producenta jest również zawiasowy profil w dachu pojazdu, który automatycznie ustępuje, podczas gdy ładunek rozszerza się podczas jazdy i naciska na plandekę. Ma to zapobiegać uszkodzeniom.

– Carnehl w swoich produktach typu moving floor wykorzystuje systemy ruchomych podłóg firmy Cargo Floor – informuje Sebastian Twaróg, administrator sprzedaży w firmie DEREN.



[Sebastian Twaróg (Deren/Carnehl): – W przypadku pierwszych oznakach zużycia podłogi producent zaleca przełożenie desek podłogowych. W ten sposób żywotność podłogi może zostać znacznie przedłużona]

– W zależności od zastosowania dostępne są grubości podłogi od 6 do 10 mm. W przypadku pierwszych oznakach zużycia podłogi producent zaleca przełożenie desek podłogowych tak, aby część wcześniej pracująca w przedniej partii naczepy znalazła się w partii tylnej, ponieważ zużycie w przedniej części naczepy jest naturalnie mniejsze. W ten sposób żywotność podłogi może zostać znacznie przedłużona. Dla naczep moving floor zaprojektowano specjalny masywny tylny zderzak, który chroni tylne światła przy niewielkich uderzeniach. Tylne lampy zabezpieczone są dodatkowo specjalną pokrywą na zawiasach.

Wyłącznym przedstawicielem marki Carnehl w Polsce jest firma DEREN Sp. z o.o., zajmująca się działalnością handlową marki oraz sprzedażą części zamiennych na obszarze całego kraju.



[Carnehl posiada w swojej ofercie lekkie naczepy o pełnej konstrukcji aluminiowej, ale dostępne są również pojazdy na ramie stalowej]

Uniwersalna naczepa NPR marki Feber-Legras, o pojemności skrzyni 91 m³, montowana jest w polskim zakładzie



Łukasz Toboła (Feber): – Na chwilę obecną podwoiliśmy wolumen sprzedaży naczep z ruchomą podłogą względem roku ubiegłego. Jeżeli podtrzymamy obecną tendencję to ten wynik będzie jeszcze lepszy

Ich zaletą jest uniwersalność

Inter Cars proponuje uniwersalną naczepę NPR marki FEBER-LEGRAS (montowaną w polskim zakładzie), o pojemności skrzyni 91 m³.

– Feber sp. z o.o. jest wyłącznym przedstawicielem na Polskę firmy Legras, francuskiego producenta naczep z ruchomą podłogą – mówi Łukasz Toboła, kierownik działu handlowego w firmie Feber. – Pojazdy są wykonywane w systemie CKD, do Sieradza przyjeżdża kompletna podłoga wraz z układem hydraulicznym oraz elementy skrzyni, które są montowane w całość na naszej ramie. Naczepy bazują na sprawdzonej i niezawodnej konstrukcji. Podstawę stanowi pełna stalowa rama, na której montujemy system ruchomej podłogi oraz zabudowę Legras. Jako jedyny producent na rynku stosujemy w standardzie nachodzące na siebie panele podłogowe typ 10 (7 mm góra, 3 mm dół), które dają możliwość transportu najdrobniejszych frakcji materiałów np. rzepaku. Dodatkowe pionowe wzmocnienie paneli pozwala na poruszenie się po nich wózkami widowymi o masie do 9 ton. Taka specyfikacja naczepy sprawia, że nasze ruchome podłogi są zdecydowanie najbardziej uniwersalnymi pojazdami tej klasy dostępnymi na rynku.

W modelu NPR długość wewnętrzna bez ścian zgarniającej umieszczonej z przodu wynosi 13.515 mm, długość wewnętrzna ze ścianą przesuwającą wewnątrz skrzyni – 13.485 mm, szerokość wewnętrzna – 2.480 mm, wysokość wewnętrzna 2.600/2.800 mm. Wysokość siódła – 1.150 mm, a wysokość całkowita pojazdu 4.000 mm. Pojazd o masie własnej około 7.780 kg (+/- 3%) osadzony jest na ramie pełnej - konstrukcja spawana ze stali wysokogatunkowej, zapewniająca

zwiększoną elastyczność oraz żywotność pojazdu. Do tego dochodzi płyta sprzęgu z 2-calowym sworznikiem królewskim, 8 mm płyta podsiódłowa, nogi podporowe JOST z 2-stopniowym zakresem prędkości, korba manualna, 3 osie JOST/MERCEDES z hamulcem tarczowym 430 mm, o dopuszczalnym obciążeniu konstrukcyjnym do 9.000 kg na oś (administracyjne do 8.000 kg/na oś), zawieszenie pneumatyczne, pierwsza oś podnoszona automatycznie, instalacja elektryczna HELLA 24 V zgodna z wymogami ISO, osłona na lampy z tyłu pojazdu (zamykana podczas rozładunku), instalacja pneumatyczna KNORR BREMSE, układ hamulcowy z systemem antyblokadującym EBS 2S/2M oraz RSS, automatyczny hamulec postojowy, zawór rampowy ILEVEL, manometr do pomiaru ciśnienia w poduszkach, felgi 10-otworowe stalowe (ET 120), ogumienie CONTINENTAL HYBRID HT3 385/65 R 22,5-7 sztuk + kosa na koło.

Skrzynia ładunkowa – aluminiowa, z profilu 2

warzyw, owoców rolnych, trocin, wiórów drewnianych, kory, z rębek, papieru, zwol – rolek papieru, torfu oraz towarów przewożonych na paletach. Już wiemy, że bieżący rok będzie dla nas rekordowy pod względem sprzedaży naczep z ruchomą podłogą. Na chwilę obecną podwoiliśmy wolumen sprzedaży względem roku ubiegłego. Jeżeli podtrzymamy obecną tendencję to ten wynik będzie jeszcze lepszy.

Skręcane sprawdzają się

Trailertec Polska Sp. z o.o. oferuje naczepy z ruchomą podłogą marki Kraker Trailers. W 2016 roku firma Kraker Trailers otworzyła nową fabrykę wyposażoną w najnowocześniejszy sprzęt, z wykorzystaniem najnowszych technik do liniowej produkcji naczep (w pełni automatyczny robot spawalniczy, w pełni automatyczny robot do wiercenia i frezowania, zintegrowana lakiernia - lakierowanie za pomocą robota, maszynowe



Dodatkowe pionowe wzmocnienie paneli w naczepach Feber-Legras pozwala na poruszenie się po nich wózkami widowymi o masie do 9 ton

mm - ścianka wewnętrzna oraz 2 mm ścianka zewnętrzna; balkon na ścianie przedniej pojazdu. Tyłne zamknięcie: drzwi (50/50), każda strona zamykana na dwa zamki, czyli cztery rygle; trzy poprzeczki spinające wewnątrz skrzyni.

– Rynek naczep z ruchomą podłogą w Polsce wciąż się rozwija – stwierdza Łukasz Toboła. – Z roku na rok obserwujemy wzrost zainteresowania, a co za tym idzie również wzrost sprzedaży tych pojazdów. Klienci coraz częściej decydują się na zakup tego typu naczep kosztem dużych naczep wywrotek (np. 72-76 m³). Ruchome podłogi służą najczęściej do transportu odpadów komunalnych, tworzyw sztucznych, zbóż, otrębów,

czyszczenie paneli ścian bocznych przed lakierowaniem). Taka technologia gwarantuje stałą jakość produkowanych pojazdów.

Naczepa CF Best Advance, osadzona na spawanej ramie, oferowana jest w różnej kubaturze. Podstawowa masa pojazdu wynosi 7.350 kg (+/- 2%).

Rama wykonywana jest z dwuteownika. Konstrukcja podłogi bazuje na z 41 belkach poprzecznych, (rozstaw między profilami – 28 cm). Wzmocnienie krzyżowe przedniej części skrzyni redukuje naprężenia. Zastosowano też płyty wzmocniające nad kołami. Ściany boczne są spawane robotem, stosowane są spawy ciągłe

wewnątrz skrzyni i następnie są przykręcane do ramy (połączenia śrubowe). Słup tylny jest zintegrowany z panelami bocznymi. Demontowalny balkon przedni z łożony z elementów (rura 40 mm). Konstrukcję tworzą ponadto przykręcane stalowe narożniki ściany przedniej, zintegrowany portal tylny z płytą INOX, belki podłogowe mocowane do ścian bocznych, portal tylny o mocnej konstrukcji, wzmocnienie spornika osi.



Łukasz Kędzia (Trailertec): – Najważnym wyróżnikiem nowej naczepy Kraker Best Advance jest maksymalne zastąpienie spawania przez skręcanie

– W Polsce najwięcej pojazdów pojawiło się w firmach zajmujących się produkcją i obrotem biomasy oraz paliw alternatywnych, sporo takich naczep zaczyna pojawiać się w firmach zajmujących się recyklingiem i w przedsiębiorstwach komunalnych zajmujących się transportem dalekobieżnym odpadów komunalnych – mówi Łukasz Kędzia, prezes zarządu Trailertec Polska Sp. z o.o. – Naczepy z ruchomą podłogą Kraker Trailers zmieszczą i rozładują bezpiecznie znacznie więcej sypkiego ładunku niż wywrotki. Dodatkowo można przewieźć nimi także spaletyzowany towar, dobrze chroniony przez sztywne nadwozie. Produkowana przez firmę Kraker Trailers nowa naczepa Best Advance to najbardziej innowacyjny pojazd z ruchomą podłogą. Najważniejszym jej wyróżnikiem jest maksymalne zastąpienie spawania przez skręcanie. Możliwe jest to dzięki opracowanej nowej technologii precyzyjnego przygotowania elementów przy użyciu specjalistycznych robotów. Nowa naczepa przeszła wiele testów na różnych trasach i zgodnie z różnymi protokołami testowymi. Ich wyniki wskazują, że połączenia śrubowe wytrzymują większe obciążenia niż elementy spawane. Najlepszym wskaźnikiem wytrzymałości jest fakt, że naczepy jeżdżą już po drogach od 2015 roku. Osiągnięcie pełnego sukcesu związane było również z przyzwyczajeniem potencjalnego klienta do naczepy innej technologicznie, innowacyjnej i nowatorskiej. Nowa koncepcja znalazła uznanie i proces wdrażania zakończył się pełnym sukcesem. Efektem tego jest to, że na naszych drogach pojawia się coraz więcej naczep CF Best ADVANCE.

Aby wyjść naprzeciw wymaganiom klientów, którzy nie chcą tracić czasu na odbiór naczep u producenta, montaż końcowy naczep Kraker odbywa się na miejscu w Sieradzu.

– Dzięki sposobowi budowy, montaż końcowy może nastąpić w miejscu docelowym – dodaje Łukasz Kędzia. – Dzięki temu większą liczbę naczep można przetransportować jednocześnie do miejsca docelowego.

Warto podkreślić iż dzięki zastosowaniu innowacyjnych rozwiązań posiadamy możliwość wymiany poszczególnych elementów skrzyni i ramy bez większej ingerencji w konstrukcję – dzięki temu nie zostaje osłabiona.

Producent udziela na te naczepy 5-letniej gwarancji, oferuje 24h serwis, jak również całodobową sprzedaż części. Aby kompleksowo obsłużyć klienta Trailertec Polska proponuje naczepę zastępczą na okres niesprawności pojazdów jak i podczas procesowania szkody.

(ZM)