

Ruchome podłogi z Kraker Trailers

Dobra koniunktura w ub. roku nie ominęła producentów bardziej specjalizowanych środków transportu, w tym naczep z ruchomą podłogą. Polski rynek także był im przychylny.

Może się wydawać, że takie pojazdy stanowią u nas niewielką niszę, skoro liczba nowych rejestracji zamyka się w kilkuset sztukach, podzielonych na 3 liderów i kilku mniejszych dostawców. Jeśli jednak przyjrzeć się naczepom na naszych drogach, to bardzo łatwo dostrzec ich charakterystyczny kształt wśród niewątpliwie przeważających kurtynek, chłodni i wywrotek. Na ten stan wpływa znaczna sprzedaż naczep używanych, bowiem rynek i chciałby, i boi się. Zalety naczep z ruchomą podłogą są powszechnie znane: zmieszczą i rozładują bezpiecznie znacznie więcej sypkiego ładunku, niż wywrotki, można przewieźć nimi także spaketyzowany towar dobrze chroniony przez sztywne nadwozie. Tyle, że jest go mniej niż na typowej naczepie ze względu na większą masę własną. Wysoka cena też nie jest bez znaczenia, więc sprzedawcy mają wiele pracy, by przekonać klientów, że warto więcej zapłacić za jakość, a także za niezawodny serwis.

To jest kolejny czynnik budzący przez lata obawy potencjalnych użytkowników. Mechanizm ruchomej podłogi, połączenie wielu współpracujących elementów i wysokociśnieniowej hydrauliki, jest nieuchronnie narażony na zużycie i uszkodzenia. Bez części zamiennych i umiejętności technicznych daleko się nie zajędzie, ale ten pionierski etap też mamy już za sobą. Każda marka zapewniła serwis i dostęp do elementów eksploatacyjnych.

Czołówka producentów naczep z ruchomą podłogą pochodzi z Beneluksu, co ma związek z wysoką specjalizacją tamtejszego transportu, obsługującego m.in. wysokotowarowe rolnictwo. Tam sprawdzają się pojemne pojazdy wyposażone w mechanizm ruchomej podłogi, wykonywany po sąsiedzku przez firmę Cargo Floor na amerykańskiej licencji. Holenderska Kraker Trailers specjalizuje się w nich od 1991 r. i osiągnęła techniczną perfekcję. To nie uwalnia jej od realiów rynkowych. Jest coraz większy nacisk



W styczniu na placu TrailerTec Polska w Sieradzu stały ostatnie naczepy Kraker z ubiegłorocznej produkcji, czekając na odbiór. Ale warsztat był pełen nowych montowanych pojazdów.

Opracowana przez Kraker Trailers technologia precyzyjnego, zrobotyzowanego przygotowania komponentów ścian umożliwia skręcanie skrzyni ładunkowej. Do ostatniej chwili w produkcji, ekspedycji i transporcie występują płaskie, poręczne elementy.



Skręcane skrzynie wciąż są łączone z tradycyjnymi spawanymi i cynkowanymi ramami. Na naszym rynku ta kombinacja nosi nazwę CF Best Advanced.

na obniżenie ceny, koszty produkcji rosną, klientów trzeba szukać daleko poza Europą Zachodnią. Rozwiązaniem była technologiczna ucieczka w przód: robotyzacja najbardziej pracochłonných czynności i sprawniejszy montaż naczep K-FOR-CE o nowej, modułowej konstrukcji.

Najważniejszym wyróżnikiem nowego pojazdu jest maksymalne zastąpienie spawania przez skręcanie. Spawanie jest szkodliwe dla aluminium, z jakiego jest wykonana skrzynia, a także pracowników i środowiska. Nie da się go wyeliminować z etapu produkcji ścian, ale wchodzące



Jeśli nie liczyć podwozia, to typowa zabudowa ruchomej podłogi z mechanizmem Cargo Floor. Skrzynia o wymiarach wewn. (dł.xszer.xwys.) 7410x2500x2810 mm jest zbudowana z paneli aluminiowych o szerokości 60 cm i grubości ścianek 3/2 mm.

w ich skład paneli są łączone przez roboty spawalnicze. W całość są skręcane za pomocą specjalnych nitów odpornych na luzowanie.

To rozwiązanie wnosi dalsze korzyści. Ściany jako płaskie i stosunkowo lekkie elementy łatwo pomalować w instalacji zajmującej niewiele miejsca, co w Holandii ma niebagatelne znaczenie. Można je także wydajnie przewozić w miejsce montażu finalnego, np. do autoryzowanego partnera blisko nowych klientów. Kraker Trailers postanowiła dołożyć jeszcze jedną zaletę: mniejszą masę własną, wprowadzając całkowicie skręcane podwozia z ramą o zetowych podłużnicach zaginanych ze stali typu STRENX 700. Osiągnięcie pełnej dojrzałości technicznej tej nowatorskiej konstrukcji zajęło parę lat, przez które trzeba było także przyzwyczaić potencjalnych klientów do naczepy innej, niż kupowali wcześniej! Ten proces jest już zakończony i w pełni skręcanych naczep będzie coraz więcej.

Polski dealer Kraker Trailers, firma TrailerTec Polska z Sieradza, w ub. roku sprzedawała głównie naczepy typu CF Best Advanced ze skrzynią skręcaną na

podwoziu z ramą spawaną cynkowaną ogniowo. Takie połączenie pasowało zarówno konserwatywnym klientom, jak i producentowi, który wysłał do Sieradza 3 naczepy naraz: w jednej kompletnej są przewożone 2 podwozia i płaskie pakiety ścian. W TrailerTec opracowano jeszcze lepszy sposób, elementy skrzyń będą jechały osobnym transportem, ale tylko dlatego, że popyt na montowane na miejscu naczepy przewyższa dotychczasowe możliwości dostawy na czas. Zgodnie z oczekiwaniem, na dojrzałym rynku klienci nie chcą tracić czasu na odbiór u producenta i rezygnują z wyjazdu do Axel, wysyłając ciągniki do Sieradza.

Nie znaczy to wcale, że nasi przewoźnicy idą na łatwiznę i nie myślą o rozwiązaniach najlepiej sprawdzających się w ich specjalności. Przykładem może być Gospodarstwo Ogrodnicze Wilczewscy uprawiające borówkę amerykańską w Białousach na Podlasiu. Ten ogródek liczy sobie 600 ha, a zaangażowanie sprzętu w proces „od farmy do widelca” jest tak duże, że jeszcze o nim usłyszymy.

Jerzy Wilczewski zakochał się w borówce na początku tego wieku i po pierw-

szych próbach podjął decyzję o uprawie na amerykańską skalę. Jest to niestety roślina bardzo kapryśna, jeśli chodzi o glebę: trzeba jej zapewnić podłoże o dużej zawartości trocin, a jeśli pomnożyć te 600 ha przez „dużo”, to wyjdzie skromnie licząc 120 tys. m³ rocznie. Ale nie ma na to 12 miesięcy. Sypie się wczesną wiosną i późną jesienią, przez te kilka miesięcy trwa wielkie czyszczenie okolicznych tartaków i pozyskiwanie zrębków bezpośrednio z lasu. Tu jest pies pogrzebany. Lasy w okolicach Białousów są wprawdzie liczne, ale bardzo ubogie w drogi dojazdowe i transport stawał się coraz trudniejszy. Przez lata używano do tego wywrotkowych zestawów przyczepowych, licząc na możliwość odpięcia przyczepy w krytycznych przypadkach. To było jednak bardzo pracochłonne i nie rozwiązywało innego problemu. Przesycone żywicą zrębki w czasie jazdy ubiły się i przyklejały do podłogi, utrudniając rozładunek, który był też niebezpieczny, gdy ze skrzyni spadała bryła sklejonych trocin. Dlatego w 2015 r. we flocie pojawiły się naczepy z ruchomą podłogą Kraker, mieszczące naraz więcej zrębków niż zestaw z przy-

czepą, rozładowujące się szybko i bez kłopotu. Ale wjechanie z nimi w głąb lasu nadal było ryzykowne.

Z pomocą TrailerTec opracowano pojazdy dedykowane do zadania: zabudowy z ruchomą podłogą na podwoziach Scania XT w układzie 6x4. To prawdopodobnie pierwszy przypadek użycia podwozia ciężarówkowego w Polsce i zanoszą sukces! Oczywiście można w tym przypadku liczyć na pojemność ładunkową „tylko” 50 m³, ale cudzysłów jest potrzebny: to tyle samo, co w dotąd stosowanych zestawach przyczepowych. Nawet w wywrotce specjalnie zaprojektowanej na zrębki nie uzyskano by tyle, nie wspominając o bezpieczeństwie rozładunku skrzyni o długości 7,5 m! Tu połączono

wszystkie zalety. Solowa ciężarówka jest bardziej zwrotna niż zestaw i dużo łatwiej prowadzić ją do tyłu, co jest częstym przypadkiem w podlaskich podmokłych lasach. Napęd na obie tylne osie zapewnia wymaganą trakcję.

Pięć Scanii z ruchomymi podłogami Kraker dopiero rozpoczęło sezon nawożenia plantacji, lecz nie ma większych obaw o ich sprawowanie. Obie marki mają dobrą reputację, sprawdzoną w Gospodarstwie. Kierowcy znają swój fach, drobne usterki mechaniczne mogą usunąć własne warsztaty, sprawujące pieczę nad maszynami leśnymi, rolniczymi etc., a nawet nad wentylatorami chroniącymi rośliny przed przymrozami i przymrozkami, z potężnymi silnikami i wirnikami zasy-

załadunek wiąże się z typowymi czynnościami wyrównania zasypanych zrębków i zaciągnięcia oponczy. W tym przypadku nie ma komfortowego pomostu obsługowego, zastąpionego wąską galerijką.

To jeszcze nie koniec drogi drewnianych resztek na grządki borówki. Dla tej kapryśnej panny trzeba jeszcze je zmieszać ze specjalnym kwaśnym torfem. Uprawa, a później dystrybucja owoców, angażują mnóstwo transportu.

Wylądny autoryzowany dealer w Polsce naczep marki D-TEC i Kraker

 **TrailerTec**

TrailerTecPolska
ul. Zakładników 18, 98-200 Sieradz
www.trailer-tec.pl, biuro@trailer-tec.pl
tel. (48) 43 822 85 37

telefon alarmowy
605 204 206

Technologia, która przynosi zyski

**Naczepy podkontenerowe,
ruchome podłogi, cysterny**

SPRZEDAŻ ★ WYNAJEM ★ SERWIS