

Naczepa podkontenerowa D-TEC CC-2030



Holenderska firma D-TEC zaprezentowała na tegorocznych targach IAA w Hanowerze nową naczepę zaprojektowaną specjalnie do przewozu tank-kontenerów. Jest ona znacznie lżejsza niż pojazdy uniwersalne, tańsza w eksploatacji, a przy tym wygodna i bezpieczna w obsłudze.

D-TEC jest firmą inżynierską z bogatym doświadczeniem w projektowaniu i wytwarzaniu konstrukcji ze stali wysokiej jakości. Te umiejętności wykorzystano przy opracowaniu naczep podkontenerowych. Sprawdzone przez wymagający rynek holenderski, trafiły także do przewoźników w innych krajach europejskich, wszędzie spotykając się z uznaniem ze względu na małą masę własną, długą żywotność i przemyślane detale. D-TEC sam produkuje ramy swoich naczep, spawane w całości przez roboty. Dzięki temu jego pojazdy mają konkurencyjną cenę (mimo wysokich kosztów pracy w Holandii), a przy tym najwyższą jakość, dzięki wyeliminowaniu naprężeń, które w czasie eks-

ploatacji mogłyby spowodować pęknięcia. To jest klucz do lekkiej budowy: elementy z drobnziarnistej stali walcowanej na gorąco są precyzyjnie wyginane i spawane w optymalnej kolejności. Obok uniwersalnych naczep podkontenerowych Flexitrailer z centralną ramą rurową, w D-TEC postanowiono stworzyć pojazdy bardziej specjalizowane, kierowane w nisze rynkowe, w których przewoźnicy stawiają najwyższe wymagania i oczekują dedykowanych rozwiązań. Wiedzano, że dla branży kontenerowej bardzo liczy się odporność na uszkodzenia, do jakich łatwo może dojść w portowym otoczeniu. Wystarczy rozbicie światła czy niesprawność

zamek, by kontener czekał w rosnącej kolejce. Założono, że w Kesteren powstanie najlżejsza, najwygodniejsza w użyciu i najtańsza w eksploatacji naczepa do przewozu tank-kontenerów. W tym przypadku zrezygnowano z ramy centralnej, przyjmując konstrukcję dwupodłużnicową z otwartym tyłem. Rolę ostatniej poprzeczki pełni belka zderzaka, połączona z podłużnicami zastrzałami tworzącymi literę V. Chodziło o ułatwienie dostępu do zaworów: kierowca wchodzi po stopniu, jakim staje się zderzak, i może skorzystać z lekkich przeciwpoślizgowych trapów, by przejść do drabinki na zbiorniku. Kolejną poprzeczką ramy to blachownica z otworami umożliwiającymi zmieszczenie 2 po-

jemników na rurociągi, o długości 6 m w każdym. Ta otwarta konstrukcja jest bardzo wytrzymała, co zapewniono stosując stal gatunku S700 (o wytrzymałości ok. 700 MPa) na ramę, dodatkowo wzmocnioną w tylnej części prętami przenoszącymi siły hamowania i usztywnioną w górnej płaszczyźnie poprzeczkami tworzącymi kratownicę. Tu chodziło o większą odporność na skręcanie w miejscu, częste w ograniczonej przestrzeni terminala. Wprawdzie wtedy z ramą powinien współpracować kontener, ale naczepa może przewozić także bardziej wiotkie nadwozia wymienne ISO 7,15, 7,45 i 7,82 m. Jej podstawowym ładunkiem są tank-kontenery 20' i 30' przewożone

Jak odczytać symbol naczepy:
CC – podwozie podkontenerowe (container chassis),
2030 – pod kontenery 20 i 30'
3 – liczba osi
F – płaska rama (Flat)

w centralnej pozycji (opcjonalnie także 20' z tyłu). Najcięższy kontener może ważyć 35,6 t, co daje dopuszczalną masę całkowitą 39 t. Masa własna naczepy CC 2030 to jedynie 3400 kg w podstawowej komplekacji, z aluminiowymi kołami i nogami podporowymi. Jeśli nawet miałyby się zwiększyć na skutek skorzystania z opcji, np. podnoszonej osi przedniej, to można także użyć lżejszego wyposażenia, jak aluminiowe zbiorniki powietrza.

Cechy charakterystyczne naczepy CC-2030: 1 – podwozie otwarte w kształcie V, tworzące wygodne wejście dla kierowcy, 2 – obsługę tank-kontenera ułatwiają podesty o przeciwpoślizgowej powierzchni, uzupełnione na życzenie przez tacę ociekową, 3 – ażurowe poprzeczki ramy umożliwiają ułożenie pojemników na przewody o długości 6 m w podwoziu, 4 – wykrzyżowania ramy zwiększają jej sztywność na siły boczne przy skręcaniu.

Jest także wiele opcji wykonania, w tym lakierowanie na mokro (z ew. natryskiem cynku na całą ramę lub tylko na górne powierzchnie) lub cynkowanie ogniowe. Tylna oś samosterowana, dostawca osi, przygotowanie do ADR, oświetlenie zwykłe lub ledowe, to



Ramy cynkowane ogniowo mają wycięte otwory ulgowe w środkach podłużnic, co z nawiązką kompensuje masę dodatkowej warstwy ochronnej.



kolejne pozycje z długiej listy opcji, dostępnych przy komputerowym konfigurowaniu naczepy. Główne podzespoły naczepy CC-2030 (osie i zawieszenie, układ hamulcowy, zapięcia kontenerów) pochodzą od czołowych europejskich dostaw-

ców, obsługę czy naprawy mogą przeprowadzić wszystkie stacje serwisowe z autoryzacją SAF, BPW, WABCO czy KNORR. Wszelkie naprawy mechaniczne wykonuje serwis polskiego przedstawicielstwa D-TEC, TrailerTec Polska w Sieradzu.

Wyłączny autoryzowany dealer w Polsce naczep marki D-TEC



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