Ważne detale naczep Krone

Produkcja pojazdów już teraz nie wystarczy" – ostrzegał Bernard Krone jeszcze na konferencji prasowej przed IAA. Zarobek ze sprzedaży jest znikomy, a koszty coraz większe, branża działa na kilkuprocentowych marżach (Krone utrzymuje ok. 3% przez ostatnich parę lat). Wyjściem jest dodawanie do pojazdów rozwiązań, za które przewoźnicy zechcą dodatkowo zapłacić, a także nowych usług serwisowych. W tej kolejności omawiając: Krone przygotowała przed IAA zarówno ulepszenia konstrukcji detali, jak i inteligentne oprogramowanie ułatwiające zarządzanie.

Połączono je w naczepie Profi Liner z układami skanowania przestrzeni ładunkowej Smart Scan i kamerą Smart Birdview. Smart Scan debiutował już na poprzednich targach i wygrał wtedy dla firmy nagrodę *Trailer Innovation Award.* Teraz został jeszcze ulepszony, zwiększając szybkość przepływu i wiarygodność informacji docierających do logistyków na podstawie analizy obrazu z kamery obserwującej ładownię i sygnałów z czujników obciążenia naczepy. Ułatwia to eliminowanie pustych przebiegów, zwiększając efektywność transportu. Żeby uzyskany w te sposób zysk nie poszedł na marne w wyniku banalnej kolizji z rampą, naczepę można doposażyć w układ 4 kamer Smart Birdview. Obraz z nich jest tak obrabiany, że stwarza na ekranie monitora wrażenie widoku z lotu ptaka, pomagając wyminąć przeszkody przy manewrach zestawem. Jest to wyjście naprzeciw niedoborowi dobrych kierowców; jednocześnie Krone stara się zmniejszyć uciążliwość ich pracy wprowadzając kurtynę Safe Curtain nie wymagającą bocznego odeskowania. Zastąpiono je pionowymi listwami ze sprężystej stali, wsuniętymi w pionowe kieszenie na opończy.

Podstawowa zaleta Safe Curtain to skrócenie do 30 s rozplandeczania przed przeładunkiem i wyeliminowanie potencjalnego niebezpieczeństwa dla kierowcy, który nie musi skakać po skrzyni wybijając lub zakładając deski. Nie ma też obawy, że zostawi którąś, narażając firmę na straty. Dodatkowo, pojazd jest lżejszy o 90 kg, a stalowe listwy w dużej mierze zabezpieczają przed kradzieżą ładunku po przecięciu plandeki.

Safe Curtain to opończa szczególnie wygodna w przewozach automotive, gdy trzeba kilka razy na trasie dokonywać częściowego rozładunku. Odsłonięcie trwa pół minuty, odpada jedna z najgłupszych czynności w życiu kierowcy, jaką jest wyjmowanie i ponowne wkładanie desek.

Stale zwiększając zakres opcji dostępnych w naczepach Krone wprowadza rozsuwane tylne słupki do Mega Linerów.

Bezpieczna kurtyna pasuje do wszystkich popularnych „firanek" Krone, jest polecana szczególnie do Mega Linerów obsługujących automotive, z częstymi postojami u kolejnych odbiorców ładunku. Safe Curtain jest certyfikowana zgodnie z EN 12642 Code XL (do 140 km/h), VDI 2700 ff i Daimler 9.5. Niepełny ładunek można zabezpieczyć przed przesuwaniem w kierunku wzdłużnym za pomocą poprzecznych belek zatykanych w dodatkowych słupkach.

Profi Liner stał się także lżejszy dzięki optymalizacji ramy, w porównaniu do poprzedniego modelu oszczędzono 110 kg.

Opcją w naczepach Mega Liner jest rozsuwany tylny portal, ułatwiający załadunek wózkiem od tyłu na pełną szerokość. Korzyści z tego doceniają zwłaszcza przewoźnicy AGD. Wprowadzając takie rozwiązanie Krone udowadnia, że

Dla tych, co na Wschód: Profiliner TIR z zabudową przygotowaną do szybkiego i wygodnego zabezpieczenia linką celną dostępu do ładunku.

SSAB

Chłodnia Cool Liner z szynami do mocowania ładunku i otworami do ustawiania belek 2. poziomu palet na ścianach. Nie przeszkadzają one w podwieszeniu pod sufitem izolowanej ścianki działowej Isowall. Najważniejszą nowością jest osłonięcie całej tylnej belki dużymi odbojami gumowymi, rolkami w gumowych amortyzatorach i jeszcze małymi, wymiennymi klockami na całej szerokości.

wielkoseryjna produkcja nie wyklucza spełniania specyficznych wymagań klientów.

Przygotowano także nowy model kurtynówki Profi Liner TIR do międzynarodowego transportu podlegającego kontroli celnej. Tu zadaniem konstruktorów było jednoczesne spełnienie wymagań i umożliwienie wykorzystania wszystkich zalet „firany". Nowa naczepa może mieć burty lub nie, w tym drugim przypadku zamknięcie celne umożliwia zewnętrzna rama z integralnymi chwytkami plandeki, służąca jednocześnie do zapięcia po 28 pasów na stronę. Linka obejmuje także zaczep i napinacz kurtyny, nie ma natomiast potrzeby zabezpieczania dachu dzięki nitowaniu opończy i osłony. Rolki dachu są montowane w mniejszych odległościach, by zapewnić zgodność z przepisami celnymi.

Kolejnym ulepszeniom poddano także naczepę chłodniczą Cool Liner Duoplex Steel. Krone stosuje ciągłą ramę podwozia chłodni, a teraz jeszcze poprawił ochronę tyłu przed uderzeniami o rampę wprowadzając ukośne wzmocnienia tylnej belki i rolkowe odboje odporne na dynamiczny przeładunek. Pod kontrolę układu Krone Telematics poddano stan paliwa w zbiorniku agregatu, instalując precyzyjny czujnik pojemnościowy. Kierowca z kolei jest informowany o poziomie paliwa przez LED-owy wskaźnik poziomu na przedniej ścianie naczepy. Tył chłodni wyposażono w dodatkowe światła obrysowe/hamowania zamontowane w górnej części portalu, dzięki czemu inni użytkownicy drogi są z wyprzedzeniem ostrzegani o sytuacji.

We wnętrzu chłodni wprowadzono ulepszoną ścianę działową Isowall, podnoszoną bez wysiłku dzięki mechanizmowi odciążającemu i łatwo przesuwaną na całej długości, z górnymi zamkami, by kierowca nie musiał się schylać. Opcją jest dodatkowy wentylator wbudowany w blok zamków przegrody, ułatwiający tworzenie stref z różnymi temperaturami.

Z pośrednictwem Krone Telematics dyspozytor będzie miał coraz więcej danych o swoim Cool Linerze. Oprócz klasycznych funkcji, jak pozycja pojazdu i temperatura w ładowni, 2-kierunkowa komunikacja oraz sygnały o zużyciu elementów eksploatacyjnych i ciśnieniu w oponach, dostępne będzie również monitorowanie wypełnienia ładowni. Zdalnie działa także układ blokowania drzwi Krone Telematics Door Protect, zapewniając dodatkową ochronę przewożonego towaru. Kierowca może otworzyć tylne drzwi dopiero po zwolnieniu blokad na sygnał dyspozytora, który ma także podgląd statusu drzwi i zabezpieczających je elementów. Alarmy i anomalie są zgłaszane do dyspozytora lub od razu do służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

Pomyślnie rozwija się także produkcja pojazdów kurierskich, którą Krone prowadzi w zakładzie Herzlake już blisko 10 lat. Przez ten czas dostarczono prawie 3 tys. pojazdów do DHL i jej podwykonawców. Zgodnie z ich potrzebami, opracowano integralną zabudowę z dostępem bezpośrednio z kabiny kierowcy i wyjściem przez drzwi tylne lub boczne z wygodnym, obniżonym stopniem. Boczne wyposażono dodatkowo w układ zapobiegający wtargnięciu, gdy kierowca jest zajęty przygotowaniem przesyłek do wydania. Szczególną cechą konstrukcji nadwozia jest warstwowy panel dachowy o grubości zmniejszającej się ku bocznym krawędziom. Powstały dzięki temu łuk poprawia odpływ wody, zapobiegając jej zaleganiu na dachu i zamarzaniu.

Ponieważ rynek przesyłek w Niemczech kwitnie (podobnie jak na całym świecie), Krone poszukuje nowych klientów, wabiąc ich dodatkowo napędem elektrycznym. W tym przypadku trzeba było zrezygnować z dotychczasowego partnera Iveco i skorzystać z Opla, który wprawdzie też nie ma elektrycznej 3,5-tonówki, ale autoryzuje przeróbkę Movano na ekologiczny napęd. Zajmuje się tym firma Isee spod Frankfurtu, instalując silnik elektryczny o mocy 90 kW (122 KM) i momencie 280 Nm oraz baterie litowo-jonowe o pojemności 40 lub 55 kWh. Te drugie mogą być ładowane prądem stałym dużej mocy przez wtyczkę CCS. Zasięg maksymalny to odpowiednio 120 i 190 km, prędkość maksymalną ograniczono do 95 km/h. Dzięki sprzyjającym przepisom elektryczny kurierski Movano ma DMC 4 t i ładowność ok. 1 t. Serwisem służy cała niemiecka sieć Opla. ■

Krone opracowała pojazd kurierski do sprawnego rozwożenia paczek, z wygodnymi wejściami do ładowni i wieloma detalami zwiększającymi komfort i bezpieczeństwo kierowcy-doręczyciela.

SSAB