



Mega-Coil z techniką zabezpieczania opon

Trzy asy z Triptis

Czy przy minus 10 stopniach na zewnątrz można przeprowadzić testy naczepy? Bez problemu. W marcu, w Triptis temperatura zewnętrzna osiągała ten poziom.

Nie wiem, czy kiedykolwiek gość motelu Wutzler w Miesitz koło Triptis wciągnął do swojego pokoju tyle skrzynek i walizek. Było to bowiem wszystko, co jest wyposażone w baterie i akumulatory, czyli zestaw zasilający Wabco Würth, urządzenie tensometryczne Newport, suwmiarka Preisser, miernik naciągu Delog, aparat fotograficzny Canon i laptop Panasonic z oprogramowaniem do hamulców. Następnego ranka, w zakładzie 2. cały zestaw zadziałał normalnie. Na wszelki wypadek Helmut Fliegl wstawił naczepę kurtynową na noc do hali,

choć do testu naczepy nie było to wcale konieczne. Wyszkoleni kierowcy samochodów ciężarowych, którzy mają za sobą zimowe kursy po Skandynawii, potrafią otwierać i zamykać naczepy z plandekami także za pomocą młotka i łomu. Fliegl przygotował do badania trzy naczepy.

Wywrotka z muldami do szpul

Zawożenie złomu do wielkiego pieca i odbieranie szpul z walcowni to kursy, które są lubiane przez przedsiębiorców transportowych, ponieważ stwarzają możliwość skrócenia pustych przebiegów, oczywiście pod warunkiem posiadania odpowiedniej naczepy. W Belgii już przed laty wyposażano aluminiowe muldy skrzyniowe na podłodze w płyty osłonowe ze stali i lite kliny aluminiowe. Ta koncepcja się nie sprawdziła, ponieważ materiał zawieszał się przy unoszeniu wywrotki na przednich stronach klinów i środek ciężkości wanny wypadał bardzo wysoko. Na IAA (Międzynarodowa Wystawa Motoryzacyjna) jeden z wystawców zaprezentował wannę aluminiową z odpowiednią muldą na szpule. Technologicznie nie jest



Wzmocnienia wewnętrzne

to prosta sprawa, ponieważ wymaga także ukształtowania poprzecznic nadwozia. Jednak jest to wykonalne.

W sierpniu 2012 Fliegl wyprodukował naczepę Schrott-plus-Coil. Ta koncepcja opiera się na muldzie stalowej z trzyczęściową wanną o objętości 50 metrów sześciennych, boki 4-, dno 5-milimetrowej grubości. Wanna ma 5,1 m długości. W odróżnieniu od popularnej techniki zabezpieczeń w wannach, naczepa Fliegl nie ma gniazd na kłonicie z kłonicami słupkowymi, lecz kurtyny przyspawane do ścian bocznych, po trzy pary u góry i tuż nad poziomem dna. Dzięki temu mamy podwójną barierę w kierunku ściany czołowej. Za blokowanie odpowiadają teleskopowe aluminiowe rury prostokątne, które w przypadku, gdy są niepotrzebne, można odłożyć na półce przymocowanej do ściany czołowej. Także boczne punkty mocowania sprzętu spinającego są projektem własnym. To okrągłe pręty w każdej z dwóch przyspawanych do ścian osłon.

Dobra wiadomość dotycząca punktów spinania: za pomocą typowych haków drutowych do pasów spinających 2500 daN nic się nie działo, ponieważ zagięcia haków są zbyt małe. Za to bardzo dobrze dopasowane są kute haki do pasów spinających. Jest to także właściwe wyposażenie dla pojazdów z wanną, gdy nie stosuje się pasów dla dużych obciążeń. Ten rodzaj zabezpieczenia zasługuje na dodatkowe wyróżnienie rzadko przyznawane w testach naczep. I to pomimo że Fliegl nie zdradza żadnych danych dotyczących wytrzymałości poprzecznic i haków z okrągłych prętów.

Podwozie należy do typowych wzorów konstrukcyjnych naczep wywrotek. Wcześniej Fliegl spawał przednią część siodła z czopem głównym i łozem skrzyni wywrotnej do podłużnic, a moduł hamulcowy znajdował się głęboko u dołu ramy zakryty plandeką. To rozwiązanie już nie jest stosowane. Podłużnice są prowadzone do przedniej płyty poprzecznej, a moduł EBS jest, odpowiednio dla wywrotek, montowany wysoko przy belce poprzecznej usztywnienia środkowej osi. Powodów do narzekania nie daje także instalacja przewodów. Są one poprowadzone po prawej i lewej stronie przy podłużnicach. Zastosowane osie SAF-Holland mają w swoich wahaczach przystosowane do koncepcji zagłębienia na cylindry hamulcowe, aby się nie umęczyć, powinno to być nieco niższe.



Naczepa do kontenera zbiornikowego, wersja zoptymalizowana pod kątem ciężaru

Nie podoba mi się zawieszenie dzielników błotników. Dwie belki przykręcone do kołnierza podłużnicy przekłada się przez otwór w każdej połowce, a następnie mocuje się to na dwóch wspornikach za pomocą czterech nitów ślepych. W interesie złomiarzki opony mają nieco krótszą żywotność, ponieważ place przeładunkowe są rzadko uprzążane. Wersja nitowana ma pewną zaletę: z oponą odpada także błotnik. Przy odrobinię szczęścia można go uratować i ponownie zamontować. Otwory wyrwane przez nity rzeczywiście nie są duże. W końcu niewiele trzymają. Może było to podstawą pomysłu takiego mocowania. Jednak istnieją inne koncepcje dla błotników, gdzie uszkodzenie opony jest mniej szkodliwe.

Wywrotce Fliegl z wanną brakuje w zasadzie tylko odpowiednio zabezpieczonej przed kradzieżą skrzynki na drogie wciągarki łańcuchowe i mat antypoślizgowych, które bywają potrzebne w wannie bez drewnianej podłogi.

Naczepa do kontenera zbiornikowego light

Dopuszczalny całkowity ciężar klasycznego kontenera zbiornikowego 20'-ISO wynosi 30480 kg. Jednak w użytku są także modele dla 36000 kg. Tym samym, powoli, ale pewnie robi się ciasno dla transportowca kontenerów w odniesieniu do ciężaru własnego, nawet jeśli można kalkulować 44-tonowy przejazd kombinowany. W konsekwencji



Grube pomaga

producenci pojazdów ciężarowych zdecydowali się na wersję light swoich ciągników siodłowych. Także w przypadku podwozia 20., które dotychczas wszędzie naciskało na wagę w okolicy 3,5 t, można było zrealizować odchudzenie. Fliegl stosuje tu taką samą technikę jak przy wszystkich swoich podwoziach light, mianowicie stale wysokiej jakości, tłoczone mostki ramy i masywne, 12 mm grubości kołnierze. Poprzecznicze ze swoimi przekątnymi do usztywnienia podwozia służą jednocześnie jako wsporniki dla czterech skrzyń na węże. W kierunku do przodu występuje usztywnienie po przekątnej, tam, gdzie szanowna konkurencja montuje jeszcze oddzielną poprzecznice. Przy krótkim rozstawie osi kół przekątne montuje się z ostrożnością, ponieważ obchodzenie się z podwoziami do kontenerów jest w praktyce przeciwieństwem do definicji taktowności.



Wywrotka z wanną do zwojów, wersja w całości stalowa



Pasują haki do łańcuchów

W efekcie na tabliczce znamionowej widnieje 3012 kg przy dopuszczalnym ciężarze całkowitym 39 t. W tym dwa 4,2 m bębny na węże, dla dwóch węży DN 200 i DN 160. Jednak znajdują się one w jednej skrzyni ze stali nierdzewnej z własną uszczelką pokrywy, nie mają zazwyczaj spotykanych, pojedynczych pokryw z tworzywa sztucznego.

Taka konstrukcja jest przyzwoita, ponieważ pomyje gromadzą się w pokrywie i nie muszą być spuszczone rurą. Kierowcom

niezwiązanym ze zbiornikowcami należy to wyjaśnić. Każdy węź ma zaślepki, które nakręca się po zamknięciu instalacji napędzającej, aby pozostałości nie wypływały z węzła. Po pewnym czasie uszczelki ulegają zmęczeniu i wyciekająca ciecz stoi wówczas w rurze przed uszczelką pokrywy z tworzywa sztucznego. Ta też z czasem ulega zmęczeniu... W tym kontekście wersja skrzynki ze stali nierdzewnej jest przyzwoitym rozwiązaniem. Gdyby Fliegl zintegrował tu jeszcze klinowaty zlew do wannы pod pokrywą, część byłaby perfekcyjna. Kierowca kontenera zbiornikowego zawsze potrzebuje wannы. Na drodze odpływu ładunku zbiornik ma zazwyczaj trzy blokady: zawór w dnie, zawór klapowy i zakrętkę.

Dwie złe wiadomości dla kierowcy: ciecz stoi przy zakrętce, a więc zawór w dnie i klapa są nieszczelne. Po otwarciu zakrętki rura jest sucha. W związku z tym szybko podłącza się węź i dlatego kierowca nie dowiaduje się, czy ciecz przeniknęła przez zawór w dnie do kłapy. To oznacza, że nie dotrze do kierowcy możliwa druga zła wiadomość. Problem pozostanie nierozpoznany do kolejnego przeglądu zbiornika. Dla producenta naczepr oznacza to, że wanna na wycieki jest koniecznością. Niezrozumiałe dla mnie jest to, że przy naczeprach Fliegl zawór kulowy odpły-

wu pod wanną jest dostępny tylko z boków. Okay, inni producenci nie robią tego lepiej. Na uwagę zasługuje fakt, że przyzwoicie wyposażono podwozie w modulator EBS 4S/2M, czyli mamy do czynienia z wyższą jakością regulacji niż zwykle.

Mega-Coil z wyposażeniem do załadunku opon

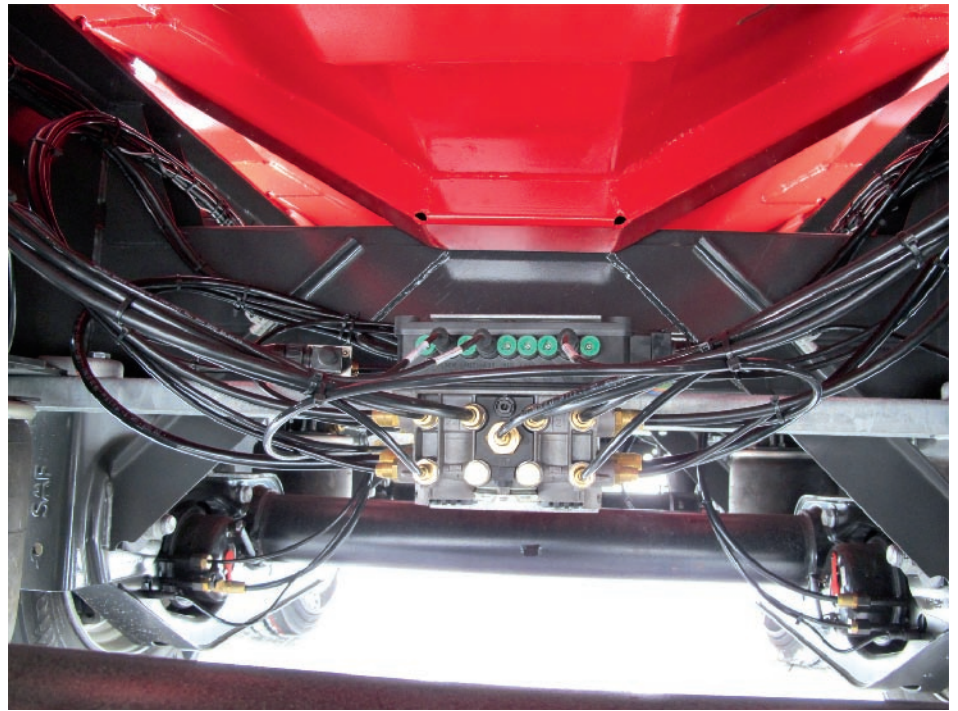
W przypadku przyczep jest czasem wymagane takie wyposażenie, że obserwator zadaje sobie pytanie, jaki wyspecjalizowany logistyk wymyślił sobie takie procesy magazynowe i transportowe. Zatem: ręcznie, luzem układane w kontenerze opony są dostarczane na halę magazynową gdzie w Europie i tam są ręcznie układane na stelażach transportowych. Aby przetransportować te opony do miejsca przeznaczenia, są one znów ręcznie przeładowywane ze stelaży transportowych do pojemników ładunkowych. Taki problem ma dziś każdy, kto w znacznej większości ma pojazdy z kurtynami, gdzie kurtyna, poza przypadkami szczególnymi, nie spełnia wymogów wytrzymałościowych według EN 12642. W konsekwencji producenci naczepr musieli zastanowić się jak umocować te ręcznie układane stosy, które podczas jazdy podskakują i przemieszczają się. Przecież nie da się tego przypiąć.

Wniosek

Aby szczęście mogło dopisywać – czasem – także solidnym, trudno było nie zauważyć, gdy w 2005 roku Fliegl zbudował zakład 2. na wzgórzu na zachód od A9. Przypadło to w sam raz na okres boomu w interesie ciężarowym w Europie Wschodniej. Jednocześnie zmusiło to Fliegl do ustalenia określonych standardów konstrukcyjnych. Teraz się to odpląca. Aby w interesie dotrzymać kroku wielkim z pięciocyfrowymi liczbami sztuk, trzeba mieć w ofercie naczepr kurtynowe, wywrotki i podwozia do kontenerów w modelach, które – jak to się w branży mówi – „szybko się kręcą”. A do tego oferują cechy, których nie spotyka się u innych. Kolejne spostrzeżenie w temacie przyczep, jak to z Triptis, pomaga innym w zastanawianiu się.

W tym temacie Fliegl wymyślił bardzo praktyczne rozwiązanie: płaski aluminiowy docisk boczny. Należy to objaśnić.

Naczepę kurtynową można wyposażyć w dowolną liczbę aluminiowych łąt poprzecznych, ale opony będą podskakiwać, wybijać łąty z gniazd i przesuwac się. Dlatego Fliegl opracował profil do mocowania łąt aluminiowych. Osadza się go przy ramie bocznej w profilu nośnym pomiędzy kłonicami, dzięki czemu zapobiega on wyskakiwaniu łąt z gniazd w kłonicach. W celu zapobieżenia wybrzuszaniu się kłonic spina się je za pomocą pasów prosto i po przekątnych z przeciwległymi ramami zewnętrznymi. Jeśli nie ma potrzeby zastosowania sześciu profili dociskowych, umieszcza się je w stelażu przy ramie. Można by teraz zapytać, dlaczego stelaże do składowania nie pasują do megatrailera. Producent naczep nie musi znać odpowiedzi na takie pytanie. Jemu chodzi jedynie o to, aby jego klient z logistyki transportowej, obok szpul i skrzyń siatkowych, mógł transportować także opony bez ryzyka zakwestio-



Wyposażenie pod wanną i poprzecznicę naczepy

nowania transportu przez policję. Powyższe założenie spełnia Fliegl Mega-Coil.

Zastosowane osie SAF-Holland mają w swoich wahaczach przystosowane do kon-

cepcji zagłębienia na cylindry hamulcowe, aby się nie umęczyć, powinno to być nieco niżej.

Folkhen Braun