

# Temperatura kontrolowana na targach Polagra-Tech

Salon Urzędów Chłodniczych, Klimatyzacyjnych i Grzewczych to integralna część targów Polagra-Tech w Poznaniu. I w tym roku, podczas wrześniowej imprezy, pokazano sporo nowych pojazdów, naczep i urzędów przydatnych w transporcie.

Rynek samochodów ciężarowych w ostatnich miesiącach bardzo się skurczył, co nie znaczy że w takim samym stopniu zmniejszył się popyt na specjalizowane zabudowy. Jak wynika z opinii wielu uczestników poznańskich targów, popyt w roku bieżącym nie tylko się nie zmniejszył, ale wręcz przeciwnie. Nowe zastrzone przepisy dotyczące przewozu żywności sprawiają, że poszukiwane są na przykład funkcjonalne zabudowy. Chodzi zwłaszcza o rozwiązania, które mogą przyczynić się do ograniczenia kosztów działalności firm.

## Same nie pojadą

W grupie nowych cystern do przewozu artykułów spożywczych znalazła się między innymi konstrukcja marki Pro-Wam. Czterokomorowy zbiornik ma pojemność 28 tys. l, a zaopatrzonego w instalację grzewczą marki Eberspacher (przydaje się wówczas, gdy naczepę transportowaną ciecze wymagające stałej temperatury). Interesującym rozwiązaniem jest sygnalizator rozłożonej platformy umieszczonej nad zbiornikiem (dotychczas kierowcy często zapominali o złożeniu platformy po zakończeniu pracy i doprowadzali do jej uszkodzenia). Sygnał przekazywany jest bezprzewodowo.

Według Marka Lasa (Pro-Wam), jednym z głównych kryteriów decydujących o wyborze tego a nie innego produktu jest masa własna naczepy. To między innymi rezultat surowych kar nakładanych przez inspektorów ITD za przekraczanie dopuszczalnej masy całkowitej samochodów. Stąd właśnie na rynku jest coraz więcej, stosunkowo lekkich naczep o samonośnej konstrukcji. Podobne walory mają te nowe rozwiązania marki G.Magyar oraz naczepy WAM. Ostatni z wymienionych producentów przedstawił między innymi nową naczepę trzyosiową o konstrukcji samonośnej, a posiadającą zbiornik o pojemności 30 tys. l (cztery komory).

## Beczki na kołach

Wśród nowych samochodów do przewozu płynnych artykułów spożywczych znalazła się dwuosiowa cysterna na podwoziu Volvo FL 240. Trzykomorowy zbiornik ma poj. 10 tys. l. Zabudowa jest wspólną konstrukcją marki Schwarte (instalacje), Ebner (układy pomiarowe) oraz Jansky (beczka), od niedawna tworzących jedną grupę producentów. W przeciwieństwie do wcześniejszych rozwiązań, gdzie stosowano trzy podpory zbiornika, tym razem wystarczyły dwie. Jak informuje Rafał Szafraniec (Schwarte) nowinki konstrukcyjne spowodowały obniżenie ciężaru pojazdu o około 200 kg. Nowe auto przeznaczone jest głównie na rynki Europy Środkowo-Wschodniej.

Targów premierem miał pierwszy w Polsce, czteroosiowy (trzy osie skrętne) samochód DAF CF z zabudową do odbioru i transportu mleka, a prezentowany przez WAM. Podwozie specjalnie zmodyfikowano. Po to aby zbiornik był odpowiednio stabilny, a elementy układu jezdnego nie

zużywa się na naszych dziurawych drogach zbyt szybko zastosowano poduszki, a nie jak to jest w autach seryjnych resory. Zbiornik ma cztery komory i mieści 23 tys. l. Jak wyjątkiem Jacek Nowicki (WAM) dla coraz większej liczby firm, także tych zajmujących się odbiorem mleka najwłaściwszą są być koszty działania, a tym koszty paliwa. Poszukiwane są samochody potrafiące podczas jednego kursu obsłużyć większą liczbę dostawców. Podobną funkcję mogą wprowadzić ciągniki z olbrzymimi naczepami, ale są one znacznie dłuższe i w wielu miejscach trudno się nimi porusza.

### **Mniejszy kaliber**

Na stoisku firmy BCC, wykonującej zabudowy do sprzedaży bezpośrednio na bazie samochodów dostawczych przedstawiono auto do sprzedaży mięsa i drobiu, a zbudowane na platformie Renault Master (120 dCi) o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 t. Konstrukcja zabudowy wymagała m.in. zwiększenia rozstawu osi z nominalnych 4 m do 4,7 m. Powstał tym samym pokazowy rozmiarów kontener handlowy (długość 5 m; szerokość 2,2 m, wysokość 2,05 m) z otwieraniem bocznych (po stronie kierowcy). Zaopatrzonego w urządzenia chłodnicze, ładownię, wysuwane witryny ekspozycyjne (wysuwa się maksymalnie o blisko 0,5 m zwiększając przestrzeń komunikacyjną wewnątrz kontenera), a także w czystość sanitarną. Zabudowę wewnętrzną wykonano z laminatu poliestrowego. Samochód opcjonalnie można zaopatrzyć w kompresor, zapewniający zasilanie urządzeń niezależne od jednostki napędowej pojazdu. Jak przekonuje Kacper Przywecki (BCC) w Polsce powstaje coraz więcej firm prowadzących własny handel obrotowy, starających się dotrzeć bezpośrednio do klienta końcowego. Również niektórzy producenci artykułów spożywczych zaopatrują się w tego rodzaju auta i rozpoczynają sprzedaż we własnym zakresie, aby pominiąć typowe placówki detaliczne.

### **Izotermiczna skądanka**

Na stoisku firmy Lamar pokazano systemowe wkłady termiczne Lamar Cool, rozwiązanie adresowane do wszystkich samochodów typu furgon. Zestaw składa się z kilku elementów, przygotowanych specjalnie dla poszczególnego modelu auta, a wykonanych z laminatu poliestrowo-szklanego oraz dwukomponentowej pianki poliuretanowej. Materiały te wielokrotnie gorzej przewodzą ciepło niż tradycyjne ciany z blachy metalowej, co w przypadku zastosowania w ładowni dostawczą oznacza odpowiednie właściwości izolacyjne. System znajduje zastosowanie w izotermach (temperatury powyżej 0 stopni Celsjusza) oraz chłodniach (temp. od 0 do minus 18 stopni Celsjusza). Ciany typu sandwich mają grubość 40-180 mm, w przypadku aut typu chłodnia zestaw paneli umożliwia zamontowanie różnego rodzaju agregatów.

Cała konstrukcja jest szczelna (odzwierciedla wszystkie przetworzenia karoserii danego modelu samochodu), odporna na uszkodzenia mechaniczne, a także łatwa w utrzymaniu czystości. Elementy skądane są na tak zwana zakładkę, co eliminuje powstawanie ewentualnych mostków termicznych. Walorem rozwiązania jest możliwość zdemontowania poszczególnych elementów modułowych.

### **Chłód dla naczepy**

Wśród nowości dla branży transportowej znalazł się także, debiutujący nie tak dawno na polskim rynku agregat chłodniczy Pegasus TFV 2000D przeznaczony do naczip ciętarowych. Pegasus charakteryzuje się największą mocą chłodniczą w swojej klasie (19,1 kW w temp. 0 st.C i 9,8 kW przy minus 20 st. C) oraz relatywnie dużą wydajnością powietrzną (5,9 m sześć/h). Agregat odróżnia się wizualnie od innych produktów tego typu, m.in. dlatego że jest relatywnie płaski, grubość wynosi zaledwie 430 mm. Układ wyposażono w czterocylindrowy sprężarkę (Mitsubishi) oraz silnik elektryczny o mocy 11 kW. Agregat w stanie suchym i bez akumulatorów waży 860 kg.

**Tekst i fot. Michał Jurczak**

**zdjęcia:**

1/ Schwarte ma w swej ofercie nową, stosunkowo lekką cysternę ze zbiornikiem o poj. 10.