

6,50 zł
(w tym 8% VAT)

OPONY STR. 66-77

OLEJE STR. 78-87

CIEŻARÓWKI

TRANSPORT - SERWIS - SPEDYCJA

INDEKS 32423X
ISSN 1507-9961

NUMER 148

10/11

Październik
2011

RENAULT TRUCKS

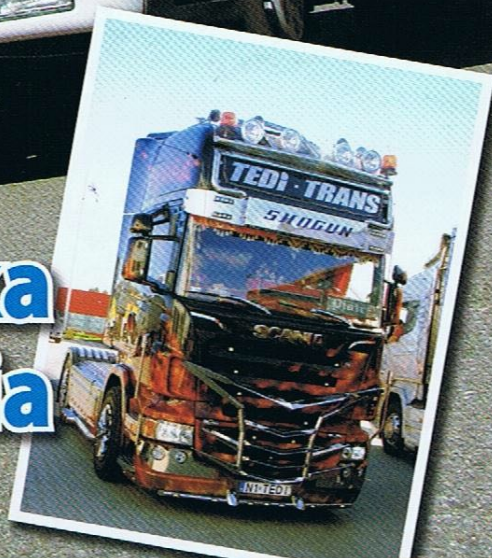
Dystrybucja
po francusku

Prawo bliżej
praktyki

MERCEDES-BENZ

Dostawca
na LPG

Pomorska
Miss Scania



Z ruchomą podłogą

Doświadczenia zdobyte w ciągu 20 lat działalności przez chojnicką firmę CMT, producenta naczep, przyczep i zabudów samochodów ciężarowych, umożliwia oferowanie przewoźnikom środków transportu wysokiej jakości, odpornych na trudy eksploatacji nawet w najbardziej niesprzyjających warunkach. CMT znane jest z tego, że realizuje indywidualne, często bardzo specyficzne zamówienia klientów.

Producent z Chojnic na Pomorzu może się pochwalić tym, że właściwie wytwarzał już wszystko – począwszy od różnego typu naczep i przyczep, przez zabudowy podwozi samochodów ciężarowych różnych marek (plandekowe, skrzyniowe, kontenerowe, a także samowyładowcze-tylnozsypowe i trójstronne), a skończywszy na przenośnikach i podnośnikach. Od lat wśród polskich nabywców produktów marki CMT największym powodzeniem cieszą się naczepy wywrotki, które stanowią ponad połowę puli sprzedaży w kraju. W tej grupie przeważają wywrotki ze skrzynią typu half-pipe ze stali Domex, a także z muldą aluminiową. Warto dodać, że pojazdy i zabudowy wyprodukowane w CMT można spotkać nie tylko na polskich drogach. Przez ostatnią dekadę udział eksportu w całości sprzedaży wynosił w granicach 40-50%. Najsilniejsze okazały się kontakty z odbiorcami ze Skandynawii, którzy zamawiają głównie naczepy i zabudowy samowyładowcze (np. do Szwecji wysłano sporo naczep z systemem przesuwnych osi).

Spośród pojazdów przeznaczonych do wykonywania specyficznych zadań transportowych warto przyrzeć się bliżej specjalistycznej naczepie z systemem ruchomej podłogi, która ułatwia załadunek i opróżnianie wnętrza z ładunków transportowanych luzem, np. płodów rolnych. Naczepy tego typu,

ta również, mają standardową długość 13600 mm i pojemność ładowni ok. 90 m³. Rama wykonana jest ze szwedzkiej stali Domex o zwiększonych parametrach wytrzymałościowych, skrzynia ładunkowa natomiast z profili aluminiowych o dużej odporności na ścieranie. Układ jezdny to trzyosowy agregat firm BPW lub SAF, wyposażony w hamulec tarczowy.

Podłogę naczepy stanowi zestaw listew przesuwanych wykonanych z trudnościeralnego aluminium o grubości dopasowanej indywidualnie do rodzaju przewożonych przez firmę ładunków. Przesuw profili podłogowych realizowany jest za pomocą układu hydraulicznego holenderskiej firmy Cargo Floor. Sterowanie ruchomą podłogą odbywa się za pomocą pilota umieszczonego na końcu przewodu lub – na życzenie odbiorcy – bezprzewodowo.

Jak twierdzi prezes CMT, **January Mięsikowski**, naczepy tego typu zyskują coraz większe zainteresowanie przewoźników ze względu na swoją uniwersalność. Z powodzeniem sprawdzają się bowiem w transporcie różnego rodzaju ładunków, w tym lekkich, tzw. objętościowych,

takich jak odpady drewnopochodne (kora, trociny, wióry), płody rolne (zboża, śruty, pasze, otręby, warzywa), odpady komunalne, zużyte opony, stłuczka szklana, złom, torf, glina itp. Dodatkowo producent może wyposażać naczepę w uchwyty do mocowania, co umożliwi bezpieczne transportowanie ładunków spaletyzowanych.

– Jesteśmy w stanie, w odróżnieniu od niektórych firm konkurencyjnych, wyprodukować pojazd w wersji niestandardowej, np. z drzwiami bocznymi w wersji do połowy naczepy lub na całej jej długości. W odpowiedzi na indywidualne potrzeby przyszłego użytkownika możemy również przeprojektować tył naczepy w celu zastąpienia standardowych drzwi dwuskrzydłowych specjalnym agregatem do rozładunku np. kompostu, podłoża do produkcji pieczarek itp. Dzięki temu ładunek trafia bezpośrednio z naczepy na halę produkcyjną – zapewnia January Mięsikowski.

(C), fot. CMT

