

PÓTKOCSI, FELÉPÍTMÉNY DELTA TRUCK – SZEMEREY TRANSPORT
EGYÜTTMŰKÖDÉS

A Kögel Big-MAXX hazai tartótesztje

AZ ELŐNYÖK ISMERETÉBEN A PÓTKOCSI ELTERJEDÉSÉT
A GAZDASÁGI VÁLSÁG IS ELŐSEGÍTHETI



Új és érdekes, immáron hazai tapasztalatokról is beszámolhatunk a Kögel, korábban csak külföldi szakkiállításokon látott és elsőként Németországban tesztelt, új hosszúságléptékű Big-MAXX félpótkocsijai kapcsán. Az első két teszt félpótkocsi a Delta-Truck Kft., a hivatalos márkakereskedő közreműködésével került Magyarországra. Magazinunkban a Szemerey Transport Zrt.-nél, a mindennapos regionális áruelosztó-fuvarozás során szerzett tapasztalatokat osztjuk meg olvasóinkkal, de kipróbálásra kerültek az MF Cargo Kft.-nél is.

Előzmények

A közúti áruszállítás fejlődésének természetes velejárója volt már kezdetől fogva a méretek és a teherbírás növelése, amelynek kezdetben inkább technikai, mintsem infrastrukturális korlátai voltak. Az első dupla pótkocsis szerelvények (nem vándorcirkuszos) valamikor az 1930-as években tűntek fel, persze teherbírásuk, össz tömegük nem hasonlítható össze egy mai kamionéval. Egészen az 1950-es évek végéig Németországban például 22 méter volt a maximális hossz egy- vagy kétpótkocsis tehergépkocsira. Majd következett szinte egész Európában a 38 tonnás össz tömeghatár, 15 és 18 méteres hosszúsággal, a nyerges- illetve pótkocsis járműszerelvényekre, ezzel együtt jellemzően a 12 méteres félpótkocsik voltak egyeduralgok. Az újabb EU-s rendelkezések kapcsán az 1980-as évek közepén nyílt meg a lehetőség az egységesen a 40 tonnás össz tömeg és a 16,5 méteres nyerges szerelvények elterjedése előtt, a 13,2-13,7 méteres félpótkocsikkal párhuzamosan. A pótkocsis szerelvények csak 1996 óta lehetnek 18,75 méter hosszúságúak.

Most úgy tűnik, eljött az idő az újabb váltásra, igaz már közel 10 éve lehetett hallani olyan javaslatokat törvénymódosításra, amelyek a nyerges szerelvényekre is (lehetőleg) ugyanezt a hosszúságot tenné lehetővé.

Közben beindult a skandináv lobbis is a 25 méter körüli, 50 százalékkal nagyobb szállítóképességű szerelvények ügyében, amelyek előnye kétségtelenül vitathatatlanok – a költséghatékonyságot tekintve – és a német, holland tesztek is kedvező eredményt hoztak, – csak éppenséggel egyetlen parkoló-

ban sem férnek el, Svédország és Finnország kivételével. Norvégia most adott nekik zöld utat, de csak egy-két kijelölt, nemzetközi tranzit útvonalon.

Ezzel szemben a vontatóval 17,8 méter hosszú Kögel Big-MAXX szerelvény befér minden meglévő parkolóba és gond nélkül át tud haladni a 12,5 méteres külső-, 5,3 méteres belső sugarú körforgalomban.

Kögel Big-MAXX – Delta-Truck Kft. – úttörő szerepben

Mind a mai napig egyedül a Kögel vállalta fel a félpótkocsik új dimenziójának megteremtését, tartós tesztjét a közúti fuvarozóknál és általános meghonosítását az Európai Unióban, míg más gyártók a skandináv típusú szerelvény-kombinációkra koncentráltak.

A Kögel 2005-ben mutatta be a Big-MAXX koncepcióját, kimondottan a nagy távolságú áruszállítás jegyében. 2006-ban már 300 darab félpótkocsival kezdetét vette a németországi tartóteszt-program – mindennapos fuvar-alkalmazásokban – és még jelenleg is

tartanak. A vizsgálatok nemcsak a költséghatékonyságra, gyakorlati alkalmazhatóságra, de a közlekedésbiztonsági szempontokra is teljes mértékben kiterjednek. Például már a papírhengerek rögzíthetőségeit is vizsgálják. A Big-MAXX félpótkocsikban minden eddigi fejlesztés megtalálható – gondolunk itt a rakományrögzítési lehetőségekre, a hűtés hatékonyságának növelésére vagy a kétsoros paletta-elhelyezésre –, mint a (még) normálméretű típusoknál. Igaz, egyelőre még szolidabbak a Big-MAXX alkalmazhatóságai (például tekerccszállító ágy, 3 méteres belmagasság), hiszen még nem nyílt meg az általános alkalmazhatóság útja törvényileg, de minden jel arra mutat, hogy ez hamarosan megtörténik és a Kögel szakmai gárdája is mindent elkövet ez ügyben.

A tesztek mellett nagy jelentőséggel bírt, hogy 2007 folyamán a Deutsche Bahn-nal közösen sikeres gyakorlati próbákat tartottak szállíthatóság és rakodhatóság tekintetében, cserepótkocsiként, a kombinált fuvarozás javára. A Big-MAXX rail (emelőfüles, felhajtható aláfutásgátlós) gond nélkül szállítható a jelenlegi Hupac vagonokban.

2009 januárjában már leszállították az első Big-MAXX Cool félpótkocsit Csehországba, míg júliusban 300 darab, különböző félpótkocsi tartós tesztjét kezdték meg távolsági-bel-

A Big-MAXX
áthaladása
szabványos
kör-
forgalomban



A különbség





földi forgalomban, de már Olaszországból is vannak érdeklődők. Idehaza a Szemerey Transport Zrt.-nél augusztusban kezdődött egy hűtős és egy ponyvás kéthetes tesztperiódusa. A tesztet megelőzően, a tesztidőszak alatt, de még most is a Delta-Truck Kft. szakemberei egyengetik útját a hazai honosításnak, reméljük hamarosan pozitív eredménnyel. A két jármű közül a hűtős szerelvényt volt alkalmunk elkísérni egyik útjára, hogy megta-
pasztaljuk a dolog gyakorlati oldalát.

1. Big-MAXX rail
2. Big-MAXX Cool
3. Gyári teszten a Big-MAXX Mega
4. Big-MAXX Combi, kiválthatók vele az eddigi csereszekrényes szerelvények

Big-MAXX koncepció

A Big-MAXX 13,6 méter helyett 14,9 méter hosszúságú, a hosszabbítást a konstruktőrök a támtalpak és a hármastengelycsoport közti távolság és a hátsó túlnyúlás növelésével érték el. Ezáltal a függönyponyvas Big-MAXX Cargo 33 helyett 37 raklap szállítására alkalmas, raktérfogata 101 köbméter (Cargo-MAXX 91 m³).

A Big-MAXX Mega szintén 37 raklapos és 111 köbméteres (Mega-MAXX 101 m³).

A hűtős Big-MAXX Cool kicsit rövidebb, 14,7 méteres, raktérfogata 96 köbméter, ami 8 köbméterrel nagyobb, mint a 13,4 méteres Cool-MAXX-é és további 6 raklapnak jut benne hely (30 helyett 36). Sőt 100 milliméterrel nagyobb távolság marad az utolsó raklapok és az ajtók között a jobb légkeringés javára (205 milliméter helyett 305 milliméter). A szállítókapacitása azonban az állítható magasságú keresztgerendákkal megduplázható! Feltétlenül meg kell még említeni a csereszekrény-szállítás nagy lehetőségét, tovább javítva a nyerges vontatók kihasználtságát és egy félpótkocsivázzal kiváltható egy járműszerelvény-kombináció beszerzése! Egy Big-MAXX-szal 2 darab 7,82 méteres, 2 x 18 raklap kapacitású csereszekrény szállítható. Igaz, a félpótkocsi teljes hossza ekkor már 15,32 méter lesz, de még egy átlagos 4x2-es nyerges vontatóval együtt sem haladja meg a 18,32 métert, ami 52 centiméterrel kevesebb, mint a jelenleg megengedett 18,75 méteres maximális hosszúság.

Természetesen Big-MAXX-ok akár síkplatós félpótként is használhatók, például könnyebb súlyú építőanyagok vagy könnyű szerkezetű épületelemek szállításához.

Környezetvédelmi és gazdaságossági szem-

pontból nem elhanyagolható, hogy ha nem változik az össztömeg és a járműszerelvény keresztmetszete, mondhatni változatlan üzemanyag-felhasználással lehet 4 raklappal több árut elszállítani! Ugyanakkor a Big-MAXX félpótkocsik valamelyest drágábbak lesznek, mint a jelenlegiek, minden bizonnyal a kicsit könnyebb fajsúlyú (csomagoló anyagok, hőszigetelő anyagok, élelmiszerek, gépkocsi-alkatrészek, dísznövények, bútor, műszaki cikkek stb.) rakományoknál fognak előnyt élvezni.

A mi véleményünk szerint egy önbeálló kormányzású hátsó tengely kétségtelenül javítana a járműszerelvény fordulékonyágán – bár megfelel az előírásoknak –, csökkenne a gumikopás és a fogyasztás (szerpentin utakon) és a felhasználók az első emelhető első tengelyt szintén szívesen látnák.

Hazai tapasztalatok a fuvarozó szemével

– **Regensburger Tamás, budapesti régióigazgató, Szemerey Transport Zrt.**

„A Delta-Truck Kft. két félpótkocsit ajánlott fel tartós tesztre: egy függönyponyvas Big-MAXX rail-t és egy hűtős Big-MAXX Cool-t. A Szemerey Transport Zrt.-nél a ponyvással csomagolóanyagot szállítottunk

a Rondo Kft. részére. Ezen alkalmazásban jellemzően 7-10 tonna volt a teljes rakomány, raklaponként kb. 250-300 kilogrammos terheléssel, 37 raklap esetén. A lehetséges visszáruk közül lehetett választani például ásványvizet, de ebből 24-26 raklap bőven elég a legnagyobb teherbíráshoz és a 40 tonnás határ is már korlátot jelent, ugyanakkor csak 2/3-os a kihasználtság a raklapok férőhelyét illetően. A vontató hátsó tengelye és a félpót első tengelye közti nagyobb tengelytáv miatt jobban oda kell figyelni a tengelyterhelésre.

Az üzemanyag-fogyasztás lehet, hogy egy-két decivel magasabb lesz, mert talán kevesen tudják, hogy egy ponyvas félpótkocsinak mindig rosszabb a légellenállása a légáramlatban mozgó ponyvafelület miatt, mint egy zárt dobozos vagy hűtős félpótkocsié. A ponyvas Big-MAXX esetében úgy 10 négyzetméterrel nagyobb felületről van szó, mint egy 13,6 méteres esetében.

A Big-MAXX Cool a Tesco logisztikai részlegénél futott, az ország távoli pontjaiban lévő hipermarketek áruellátását biztosította, például Tatabánya, Győr, Szombathely, Pécs, Miskolc, Debrecen, Szeged. Itt a nagy távolság miatt külön előny volt a nagyobb

szállítóképesség és a mondhatni változatlan fogyasztás, hiszen a légellenállás nem a jármű hosszától függ és a 40 tonnás határt sem léphettük, léptük át, ami plusz üzemanyagot jelentett volna. Igaz, itt szárazárúként üzemelt, hűtést nem igénylő tartós élelmiszerek és háztartási termékek kiszállításánál, valamint göngyöleg-visszárúval, de friss tejtermékek, friss zöldség és gyümölcs esetén szintén jól kihasználható a többletkapacitás, amikor mondjuk 100-300 kilogrammnyi áru van egy raklapon.

Az új pótkocsik biztos, hogy drágábbak lesznek, amit majd a fuvardíjba is részben érvényesíteni kell, de az üzemeltetési költségek valószínűleg nem fognak növekedni, hiszen ugyanazon műszaki megoldásokat, alkatrészeket tartalmazzák és semmi egyéb extra nincs bennük a nagyobb hosszúságon kívül. A megbízókhoz ellenben egy 3,5 tonnás furgonnyi áruval több jut el egy szerelvényvel, anélkül, hogy emelkedne a járművek száma az utakon vagy több üzemanyagot kellene elhasználni. Ezek forgalmi és környezetvédelmi szempontból nyomós érvek a Big-MAXX mellett.

Egyetlen jelenlegi hátránya logisztikai szempontból, hogy a tesztidőszakra még útvonalengedélyt kellett kérni a járművekre, ezért a félpótkocsikat mindig csak ugyanaz a nyereses vontató továbbíthatta.”

Marketing szempontok

– **Gógh Ferenc, félpótkocsi-üzletágvezető, Delta-Truck Kft.**

„Jelenleg folynak a tárgyalások a Nemzeti Közlekedési Hatósággal az új méretű félpótkocsi hazai forgalomban történő bevezetéséről.

A legfőbb érv, a könnyebb, de helyigénye-



Kovács Imre, Szemerey Transport Zrt. műszaki igazgató, Gógh Ferenc és Regensburger Tamás

sebb áruk gazdaságosabb és környezetbarát szállítása, amikor a 40 tonnás össztegmeghatár 36-37 raklapnyi áru esetén is betartható. Ezek a járműszerelvények nem igénylik a jelenlegi parkolók vagy az EU-szabványú körforgalmak átépítését és tengelyterheléseik sem nagyobbak az érvényben lévő értékektől. A legkorszerűbb EBS-es fékrendszer maximális biztonságot nyújt.

A fuvarozók számára nagyon fontos tényező, hogy a meglévő 4x2-es vontatóikkal továbbíthatók, 1100-1250 milliméteres kapcsolási magasság esetén. A „mega” kivitelhez természetesen alacsony alvázis vontató szükséges. A Big-MAXX felépítése, a beépített alkatrészek, a gumiabroncsok ugyanazok, mint a többi típusnál, csupán az alváza hosszabb és a tengelycsoport került kicsit hátrébb. Így javítása, üzemeltetése semmilyen extra költséget nem jelent. A vételáruk 10-20 százalékkal lesz magasabb, de néhány raklapnyi árutöbblet miatt nem kell külön kistehergépkocsit indítani, ami a teljes fuvardíjra is kedvezőbben hat.

A hazai fuvarozók minden bizonnyal hamar felfedezik a nagyobb félpótkocsi előnyét, és ha

már nem kell hozzá útvonalengedély, reményeink szerint az érdeklődés is sokkal nagyobb lesz, ezt az eladási számok is alátámasztják. Nem utolsósorban egy újabb értékes modellel bővíthet a Delta-Truck Kft. pótkocsikínálata a gazdaságos fuvarozást elősegítve.”

Fuvarban – Nagy István, gépkocsivezető



„Nagy különbség, hogy ezen félpótkocsikkal mi normál belföldi áruelosztó fuvarokat végzünk és nem nemzetközit, ami azért lényeges, mert ezeket a félpótkocsikat nem napi 2-3 alkalommal történő rámpára tolatásra találtak ki vagy bevásárló központok körüli személyaútos körforgalmakra. A tisztességesen megépített körforgalmakon – például az 5-ös számú főúton – azonban könnyed, lendületes az áthaladás, ami kevesebb üzemanyagot is jelent.

Ami a rámpára tolatást illeti, a legszembevetőbb különbség, hogy 5 méterrel előrébb kell gurulni a pontos dokkolás érdekében, amíg szinte teljesen „egyenesbe jön” a szerelvény. A többi gépkocsinhoz nem szabad viszonyítani, csak a saját tükörhöz mert ez úgy mond 1,3 méterrel hamarabb ütközik fel a rámpára. Nagyszerű megoldás a pótkocsi végén a rugós ütköző! A manőverezésnél valószínűleg sokat segítene és a gumik sem kopnának annyira, ha lenne kormányzott hátsó tengely és első bogi. A tengelysúly elkerülése érdekében jobban oda kell figyelni a rakodásra, ami előrakodásos rendszerben kissé lutri.

A félpótkocsi futási tulajdonságai kiválóak, jó tükörrel a Pécs környéki hegyi utakon is hibátlanul megállta helyét, akár rakottan, akár üresen. Az autópálya melletti parkolóban a be- és kiállítás nem okozott gondot. Nagyobb odafigyelést a farseprés miatt csak az úttépések körüli elterelések igényeltek, ahol egyébként sem sok helyet hagynak a bójákkal vagy táblákkal.

Üres menetnél kicsit jobban leterheli a nyeresget, nem olyan kemény a hátsó rugózás, mert a nagyobb hossz, nagyobb önsúly is jelent. Terhelten viszont érezni – főleg rosszabb minőségű utakon –, hogy a pótkocsi tengelyei a súly talán nagyobb hányadát hordják, mint egy rövidebb félpótkocsi esetében.”

Kiss Bertalan

Szemerey Transport Zrt. • 3527 Miskolc, Fonoda u. 1.
Tel.: 46/421-312, fax: 46/412-313
www.szemereytransport.hu

Delta-Truck Kft.
2310 Szigetszentmiklós, Leshegy u. 13.
Tel.: 24/502-250, fax: 24/502-233
www.deltatruck.hu



1



2

1. Nagyon praktikus a rugós ütköző
2. A lakótelepi áruházig megközelítése már nehézkes feladat, de nem is erre tervezték
3. A jól kiépített körforgalmon könnyű áthajtani

3