

© J. Burgdorf, G. Grünig

Při debatě pro a proti dlouhým kamionovým soupravám, přichází v potaz smysl a účel jejich využití. Otestovali jsme všechny tři současné možné varianty.



Nejen délka

Doposud působí na německých dálnicích malé množství těchto souprav poněkud exoticky. Malé spediční firmy mají obavy z kupní ceny a provozních nákladů. Soupravy o délce 25,25 m nenasazují tedy především z důvodu obtížné kalkulace finančních nákladů a amortizace. Pouze velké logistické firmy, které se soustředily na automobilový nebo potravinářský průmysl, se osmělily o těchto soupravách uvažovat.

O možných konceptech panuje dosud nejednotnost. Pokud vnější omezení nestanoví řešení, je výběr vhodné kombinace hádankou. Abychom výběr o něco usnadnili, otestovali jsme nejužívanější koncepty dlouhých kamionových souprav.

Byly tedy vybrány tři varianty, jež doporučuje sdružení automobilového průmyslu a které jsou sestaveny z převážně existujících komponentů. Základní provozní způsobilost již tyto

kombinace prokázaly v předcházejících testech.

TOČNA DOLLY JE FINANČNĚ NÁROČNÁ A SNIŽUJE UŽITNOU HMOTNOST

Variantou číslo jedna je klasický tahač 6x2 se zavěšeným systémem DOLLY s přívěsem o délce 13,62 m. Řízená náprava DOLLY je zde nutná pro průjezd zatáček. V testované soupravě je první DOLLY náprava nuceně řízená. Tato kombinace navíc

disponuje automatickým odlehčením poslední nápravy tahače. Toto přídatné řešení není pro jízdu do zatáčky nezbytné, stejně jako přídatná řízená náprava na návěsu.

Řešení číslo dvě představuje soupravu složenou ze standardního tahače a za ním připojený přívěs s centrální nápravou. Tahač je vybaven přídatnou travézou s nízko uloženým středovým připojením pro návěs. Průjezd zatáčkami dosáhne >>>

Z těchto tří možných kombinací dlouhých náprav má systém B-Double nejméně příznivců, řešení s DOLLY naopak nejvíce.



je rozhodující



S pohonnou jednotkou umístěnou pod návěsem a točnou je tato kombinace schopná otočit se téměř na místě.


Odmontování kufru stojí čas.

Pomocí obou řízených náprav je kombinace velmi obratná.

Návěs je možné spojit pouze s uzamčenou točnou.

HODNOCENÍ

Pro kontejnery

Kombinace B-Double je míněná pro transport kontejnerů – 3 x 20 stop, nebo 1 x 20 stop a 1 x 40 stop. V testu byla kombinace DOLLY podobná, dosáhla však menšího nakládacího objemu.

- +** obratná souprava, pouze s jedním návěsem excelentní „pro město“, dobrá trakce
- obtížný pro popojíždění


Flexibilní: návěs s 20stopým boxem.

TECHNICKÁ DATA / VÝSLEDKY TESTU

			
	B-Double	6x2, Dolly, točna	Tahač, napojení na střední nápravu
Kabina			
Tahač	4x2- návěs	6x2- podvozek	4x2-návěs
Obutí			
	Tahač	Návěs s automatickým výměnným systémem	Tahač
	PN: 385/55 R 22.5	PN: 315/70 R 22.5	PN: 315/60 R 22.5
	ZN: 315/70 R 22.5	ZN: 315/70 R 22.5	ZN: 295/60 R 22.5
	1. Točna	Dolly	Návěs
	255/60 R 19.5 výška točny: 1150 mm	445/45 R 19.5	445/45 R 22.5
	2. Točna	Návěs	Přívěs - středová náprava
	385/55 R 22.5	445/45 R 19.5	235/75 R 17.5
Ložný prostor			
	Kontejner; 7,45 m; 2,5 m vnitřní výška	Kontejner; 7,45 m; 2,8 m vnitřní výška	Návěs; 13,62 m; 3 m vnitřní výška
	Návěs 13,62, 2,7 m vnitřní výška	Návěs 13,62, 3,0 m vnitřní výška	Přívěs s centrální osou; 8,42; 3 m vnitřní výška
Řízené nápravy	2, na prvním návěsu	1, na první nápravě Dolly	Žádné
Automatické odlehčení v zatáčke	Žádné	Žádné	Na třetí nápravě návěsu
Rozměry			
Celková délka	25,25 m	25,25 m	25,25 m
Celková hmotnost	40 t (44 t v kombinovaném provozu)	40 t (44 t v kombinovaném provozu)	40 t (44 t v kombinovaném provozu)
Komponenty pro kombinovaný provoz	Výměnný způsob; návěs výškově nastavitelný	Výměnný způsob; návěs výškově nastavitelný	Návěs výškově nastavitelný
Objem nákladového prostoru	cca 130 m ³	cca 140 m ³	cca 150 m ³



Ovládací prvky jsou umístěny prakticky.



Řízená náprava DOLLY má velkou hmotnost a je finančně náročná.



Tyče řízení jsou náročné na údržbu.



Tato kombinace zvládne oblouky i bez řízené nápravy na přívěsu s točnou.

HODNOCENÍ

Klasika

Je upřednostňována mnoha uživateli pro snadné popojíždění. Kombinace DOLLY je finančně náročná a snižuje o 750 kg užitečnou hmotnost. Vnitřní výška tři metry je dosažena díky „exotickým“ rozměrům pneumatik.

- + snadné popojíždění
- vysoká hmotnost, technicky a finančně náročné řešení, systém DOLLY se nedá využít pro jiné účely

tato souprava pomocí tažené říditelné nápravy nebo jednodušeji pomocí automatického odlehčení poslední nápravy tahače během jízdy do zatáčky.

Třetí varianta pochází ze Skandinávie, je však také občas k vidění u německých přístavů. Jedná se o kombinaci „B-Double“. Toto se skládá z tahače 4x2 a dvou přívěsů s točnami. Přední přívěs je vybaven dvěma hydraulicky řízenými nápravami. Důvodem tohoto řešení je splnění zákonných požadavků o poloměru otáčení soupravy.

Zvláštností této kombinace: agregát náprav s točnou je umístěn pod nástavbou. To umožňuje zadní nakládání předního kontejneru. K tomu je tato „krátká kombinace“ bez druhé otoče díky řízeným nápravám extrémně ovladatelná. S touto soupravou lze snadno projet úzké ulice a dostat se do každého rohu továrního dvora. Krátký návěs má téměř takový poloměr otáčení jako sólotruck.

Časově náročné je připojení prvního návěsu. Řidič má dost práce mimo jiné s přestavbou postranních zábran proti podjetí. Po uvolnění agregátu pomocí pojezdu je možné uzamčený tahač zasunout pod rám. K tomu je potřeba dostatek šikovnosti a ani porce hrubé síly zde není ke škodě!

Dvojitá točna je asi trochu pofiderní řešení, nicméně je tato souprava během jízdy dopředu nejvíc obratná. Obě dvojitě pneumatiky na řízených nápravách otáčí v zatáčce zadkem prvního návěsu daleko ze zatáčky, čímž přední strana druhého trajleru uhýbá do strany. Trakce této B-Double soupravy je i při jízdě bez nákladu obstojná, hmotnost otoče dostatečně působí na poháněnou nápravu. Při popojíždění je souprava s dvojitou točnou bezkonkurenčně nejhorší. Řízené nápravy, především díky nevýhodnému bodu otáčení, vyžadují hlavně při průjezdu nebo pojezdech s nepříznivými >>>

PROVOZ S PŘEKÁŽKAMI

Zkrácené výměnné kontejnery

„Tento koncept je pro nás i přes určité těžkosti použitelný,“ míní

Rainer Wullkotte,

vedoucí parku spedice Meyer & Meyer z Osnabrücku. Tato firma, která se specializuje na transport textilií, se rozhodla pro kombinaci tahačů 6x2 (Mann a Mercedes), DOLLY a přívěsu s otočnou přední osou. Nechali si vyrobit deset speciálních výměnných kontejnerů o délce 6 m. Aby splnili nároky silničního zákona, neměla firma Meyer & Meyer jinou alternativu, než kontejnery 7,82 m a 6 m postavit na šasi s točnou o délce 13,62 m. „Pro řidiče je poněkud obtížné oba kontejnery odstavit za sebou, resp. naložit,“ popisuje vedoucí parku Rainer Wullkotte. Meyer & Meyer provozuje „okružní jízdy“ se dvěma identickými kombinacemi. „Oba řidiči tak musí odpovědně a přesně pracovat jako tým a vzájemně se podporovat,“ vysvětluje Rainer Wullkotte. Spektakulární je výměna kontejneru v cílovém místě Aschaffenburg. Zpět se musí vracet přes Braunschweig, protože přímá trasa není kvůli zákazu průjezdu možná.



Výzva pro řidiče: souprava Meyer & Meyer.



Dlouhá vedení jsou náchylná k poškození.



Přívěs připojený na středové ose v oblouku vybočuje.

HODNOCENÍ

Doporučujeme.

Návěs a napojení na střední závěs přívěsu je nejvýhodnější a nejjednodušší technické řešení s nejvyšším užitečným zatížením. Pro jízdu sice nejnáročnější, ale přesto bez problémů!

- +** soupravu lze bez problémů rozdělit na dva standardní kamiony
- trochu náročné popojíždění, při jízdě bez nákladu problémy s trakcí



Přestavba na točnou návěs: nízko uložené napojení na střední závěs.



Pro dálkové odemčení musí celá souprava stát absolutně rovně.



Jednoduché napojení pomocí Duomatiku.

úhly velkou pozornost a soustředěnost řidiče. Plus důkladné seznámení se s chováním soupravy při jízdě.

Mnohem jednodušší je popojíždění s kombinací DOLLY. Řidič je schopen se seznámit s jízdními vlastnostmi během čtvrt hodiny. Během půl hodiny zaučování je schopný couvat a během hodiny pak jezdit do zatáček. V zásadě vyžaduje souprava DOLLY v zatáčkách

méně místa než tradiční návěs. Vozidlo vybočuje o trochu více, než by člověk očekával. Řidič se tomu musí přizpůsobit.

V zatáčce sleduje souprava předními koly stanovenou dráhu. Testovali jsme tuto kombinaci s Mercedesem Actros 6x2 s tuhou taženou nápravou, a pro srovnání s Iveco Stralis Highway s taženou říditelnou nápravou. S říditelnou nápravou je souprava více pohyblivá, v zatáčce

však vyžaduje více pozornosti řidiče. Doporučovali bychom na řízenou nápravu rezignovat. K dosažení ovladatelnosti a úhlu otáčení nejsou říditelné nápravy bezpodmínečně nutné.

JÍZDA SE SOUPRAVOU DOLLY JE NEJJEDNODUŠŠÍ

Pro jízdu vpřed i vzad je kombinace s točnou nejjednodušší. I když při couvání musí být řízená náprava uzamčena! Bohužel

je systém DOLLY drahý, snižuje užitečnou hmotnost o 750 kg, dále snižuje světlou výšku návěsby – přinejmenším při polosériovém obutí.

Poslední, avšak ne nakonec, přichází návěs se středově zavěšeným napojením. Toto řešení doporučujeme, i když toto spřezání má trochu problémy při jízdě bez nákladu, malé zatížení hnané nápravy, což by mohlo v zimě dělat problémy.



Co se týče nákladního prostoru, je návěs se středovým připojením neporazitelný.

Co se týče jízdy, chová se tato souprava ze všech nejlépe, téměř jako klasický návěs. Spojení návěsu s přívěsem provádí řidič zřídka. Přívěs prakticky neovlivňuje jízdu soupravy. Pouze při jízdě do zatáčky vybočuje o něco více ze siluety soupravy, s obrubníky však nemá žádné problémy. Řidič se při výjezdu musí více soustředit na vnější stranu zatáčky, než u předchozích testovaných souprav.

Další výhodou této soupravy: pokud je nutné tuto kombinaci někdy rozdělit, zůstane jednoduše, nehledě na závěsné zařízení, „normální“ návěs s délkou 16,5 m, a k tomu přívěs se středovým napojením, který je možný spojit s dalším vhodným nákladákem s automatickým výměnným systémem v soupravu o délce 18,75 m. Nesmíme zapomenout, že kombinace návěsu spojeného s přívěsem středovým spojením má vnitřní 3 m výšku ložného prostoru. Pokud bychom chtěli něco takového

dosáhnout s DOLLY, potřebovali bychom speciální ráfky a relativně drahý tahač.

JASNÝ VÝSLEDEK: MNOHO VÝHOD, MÁLO NEVÝHOD

Co náš test ještě prokázal, je enormní zvětšení úložného prostoru o 54%. Místo 33 naloží tyto soupravy 51 palet. Spotřeba pohonných hmot stoupne podle našich zkušeností o cca 20%, významně se sníží zatížení náprav.

V podstatě jsme byli svědky toho, že sestavování a dělení těchto vlaků je mnohem jednodušší, než jsme před testem odhadovali. Snad pouze systém B-Double vyžaduje kvůli svým živelným řízením nápravám trochu více citlivosti. Ale hlavně středoosý přívěs se dá zapojit za návěs bez problému (i díky kamerovému systému a Duomatiku). Bez ohledu na koncept sestavení těchto souprav podal Truckertest dlouhých vlaků důkaz o absolutní schopnosti těchto souprav pohybovat se

KOMENTÁŘ TRUCKERU

Více bezproblémový, než jsme čekali

Debata o dlouhých soupravách je od jejich odpůrců vedena často s mnohou polemikou a zcela bez odbornosti. Náš test prokázal, že všechny tři kombinace jsou v běžném provozu schopné jízdy. V některých případech jsou ovladatelnější – v žádném případě horší při průjezdu zatáčkami než klasické kamiony. Každá kombinace má svůj smysl – B-Double pro dopravu kontejneru, návěs s přívěsem s centrálním napojením pro maximální úložný prostor a DOLLY – pokud je málo prostoru pro pojiždění v místě nakládky nebo vykládky. Co je nyní nejvíce potřeba, je větší velkorysost při povolování průjezdu těchto souprav, provést vyhodnocení hospodárnosti! Třeba jako v Holandsku, které je opět vepředu.



Testující jezdec
Gerhard Grünig

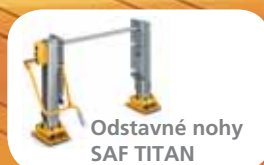
na silnicích a dálnicích. Nyní chybí pouze rozšíření tzv. pozitivní listiny, to znamená rozšířit síť cest, kudy by tyto soupravy směly jezdit. V zásadě je v pořádku, že tato síť se skládá převážně z dálnic, i když tyto dlouhé soupravy nemají potíže ani v městských centrech. Smysluplnému nasazení těchto souprav zabráňují „zákazy průjezdů“ na po-

slední míli. Tak rádi nazývají logistické firmy těch velmi známých posledních 500 m z dálničního sjezdu k příjemci. Tedy si přejeme více citlivosti a velkorysosti úřadů, které poskytují výjimky v provozu. Především proto, že tzv. federalismus by měl mít své hranice. To co je dovoleno v Bavorsku, by mělo platit také v Brémách! **GG** ■

INZERCE



SAF-HOLLAND Group



Heslo budoucnosti?
Menší hmotnost – větší efektivita!

SAF-HOLLAND Czechia spol. s r.o.
Průmyslová 1152 CZ-686 01 Uhreské Hradiště
Tel.: +420 572 557188 · info@safholland.cz

www.safholland.cz