

SUPERCHŁODNIA

Chłodnie rzadko wzbudzają gorące emocje, ale są wyjątki. Zalicza się do nich Scania G420 z układem napędowym Super i zabudową przygotowaną przez spółkę Ecoterm i jej partnerów, firmy: Carrier Transicold, Igloocar i DHollandia.



Scania G420 z zabudową przygotowaną przez spółkę Ecoterm i jej partnerów, firmy: Carrier Transicold, Igloocar i DHollandia. Przykład kompletnego rozwiązania transportowego podnoszącego wydajność na każdym polu.

Samochód powstał przede wszystkim z myślą o testach w firmach logistycznych. Stąd szereg nowoczesnych rozwiązań ułatwiających eksploatację i bezpieczny transport ładunku w kon-

trolowanej temperaturze, a także niecodzienna tapicerka z logo firmy Ecoterm. Teraz mieliśmy okazję przetestować tę wyjątkową Scanię również w naszej redakcji.

Szybki załadunek

Podwozie z układem napędowym 6x2*4 i ostatnią osią unoszoną i skrętną jest bardzo zwrotne, chociaż długość

Przy długości całkowitej bez mała 11 m, Scania jest bardzo zwrotna dzięki dobrze dobranemu rozstawowi osi, z których ostatnia jest unoszona i skrętna.





Zabudowę wykonała firma Igloocar. Przy długości wewnętrznej 8,35 m i szerokości 2,44 m mieści ona 20 europalet. Użyteczna wysokość wynosi 2,60 m.

całkowita wynosi 10,82 m. Pełne zawieszenie pneumatyczne zapewnia wysoki komfort, ale ma też inne zalety. W tylnej części zabudowy znajduje się dodatkowy pilot do regulacji wysokości zawieszenia, z którego kierowca może skorzystać, aby ułatwić sobie pracę. Wystarczy, że przy rozładunku delikatnie opuści tylne zawieszenie, aby korzystając z pochyłości podłogi łatwiej opróżniać ładownię przy pomocy wózka paletowego. Przy załadunku można zawieszenie unieść, aby podłoga pochyliła się w stronę przedniej ściany. Szybką zmianę wysokości zawieszenia umożliwia regulacja typu Fast.

Samochód ma 700-litrowy zbiornik paliwa, który w zupełności wystarcza w warunkach pracy typowych dla tego rodzaju pojazdów. Silnik Scania Super 13 jest zresztą oszczędny. W bicie rekordów niskiego spalania pomaga zautomatyzowana, 14-biegowa skrzynia G25CM1, w której ostatnie przełożenie ma charakter nadbiegu oraz przełożenie mostu napędowego wynoszące 2,59. Opór aerodynamiczny obniżają spoilery i pełne osłony boczne. Ciężarówka ma na pokładzie przewidujący tempomat CCAP (ang. Cruise Control with Active Prediction), który dostosowuje działanie napędu do ukształtowania terenu w taki sposób, aby minimalizować zu-

życie paliwa. Wykorzystuje w tym celu m.in. jazdę rozpędem (Eco Roll), choć niekiedy uznaje, że lepiej włączyć po prostu 14. bieg. W najnowszej wersji działanie systemu jest już tak precyzyjne, że nawet doświadczonemu kierowcy trudno go „poprawić”. W roli zwalniacza występuje hamulec dekompresyjny CRB.

Przytulny zakątek

Przed kierowcą znajdują się cyfrowe wskaźniki. Są czytelne i ułatwiają korzystanie z systemów wspo-

ecoterm
AUTORYZOWANY PARTNER CARRIER TRANSICOLD

*odpowiedzialni
za świeżość*





Agregat wielotemperaturowy Carrier Transicold Supra HE9 gwarantuje wysoką wydajność chłodniczą przy jednoczesnej redukcji zużycia paliwa i emisji CO₂. Znakomicie nadaje się do transportu produktów wrażliwych, gdyż szybko schładza ładownię do żądanej temperatury.



Dostęp do ładowni ułatwia składana winda DHollandia o nośności 1500 kg. Standardowy układ automatycznego poziomowania zwiększa bezpieczeństwo użytkownika i ładunku.

Scania G420 B6×2*4NB

WYMIARY I MASY

Dmc (t)	26
Masa własna (t)	12,92
Rozstaw osi (mm)	5350

UKŁAD NAPĘDOWY

Typ silnika	DC13 176
Liczba i układ cylindrów	R6
Pojemność (dm ³)	12,7
Maks. moc (KM/kW/obr/min)	420/309/1800
Maks. mom. obr. (Nm/obr/min)	2300/900–1280
Skrzynia biegów	G25CM1, zautomatyzowana 14-biegowa
Przełożenie przekładni głównej	2,59:1

PRZEGLĄDY I GWARANCJA

Przeeglądy	Maksymalnie co 90 tys. km
Gwarancja	1 rok, 2 lata na układ napędowy

magających jazdę. Obok ulokowano ekran multimedialny o przekątnej 12,9 cala. System jest kompatybilny z Android Auto i Apple Car Play. Fotel kierowcy jest klimatyzowany i ogrzewany. Prowadzenie uprzyjemnia skórzana kierownica. Wyposażenie obejmuje również klimatyzację postojową i niezależne ogrzewanie. Laminowane szyby i dodatkowa izolacja służą lepszemu wyciszeniu kabiny.

To ważne, bo kabina choć niska, jest długa i wyposażona w leżankę. Nad materacem umieszczono rząd dość pojemnych schowków, uzupełniających te, które znajdują się nad przednią szybą. Pod leżanką jest szeroka, choć niezbyt głęboka lodówka. Chłodnica Scania może z powodzeniem wykonywać długie kursy, zwłaszcza, że jej możliwości przewozowe może zwiększyć przyczepa. Podwozie zostało przygotowane do montażu haka i ma stosowne złącza układu elektrycznego i pneumatyki.

Izolacja na długie lata

Zabudowa wykonana przez Igloocar mieści 20 europalet. Spoczywa na ramie pośredniej, która niweluje w znacznym stopniu siły pochodzące od ramy ciężarówki poddawanej zmiennym obciążeniom i zachowującej pewną elastyczność. Dzięki temu nadwozie zyskuje na trwałości i dłużej utrzymuje pierwotne właściwości izolacyjne. A te są niemałe, gdyż pomijając 6-centymetrową izolację pianką poliuretanową, wszystkie połączenia pomiędzy elementami zabudowy są klejone. Udział innych połączeń, wymagających wywiercenia otworów ograniczono do minimum. W ten sposób wyeliminowano w dużym stopniu mostki cieplne. Podłogę pokrywa antypoślizgowa blacha ryflowana. Zespawane z nią wysokie, metalowe profile zabezpieczają dolną część ścian przed uderzeniami przy załadunku np. wózkiem widłowym.

Wnętrze zabudowy można podzielić w poprzek na dwie komory. Służy do tego składana ścianka działowa. Do przedniej części prowadzą dodatkowe drzwi z prawej strony nadwozia. Dostęp do tylnej części ułatwia winda załadunkowa DHollandia DH-SM20 4 o nośności 1500 kg. Winda jest składana i chowa się głęboko pod podłogę z tyłu zabudowy. Można ją sterować, używając panelu umieszczonego za prawym, tylnym kołem, pilota znajdującego się wewnątrz nadwozia lub przycisków nożnych na podłodze windy.

Wnętrze chłodni można podzielić na dwie komory, w których panuje odmienna temperatura, za pomocą składanej ścianki. Podłoga pokryta ryflowaną blachą aluminiową z kątownikiem przypodłogowym, tworzą szczelną „wannę”. Na bocznych ścianach są listwy, do których można umocować belki zabezpieczające ładunek.

Dwa piloty: pomarańczowy służy do sterowania windą, czarny do regulacji wysokości zawieszenia pneumatycznego. Dubluje funkcję pilota znajdującego się w kabinie, ale dzięki niemu kierowca może szybko i wygodnie ustawić podłogę pod lekkim skosem, aby ułatwić sobie załadunek i rozładunek przy pomocy wózka paletowego.





Cyfrowe wskaźniki mają przekątną 12,9 cala, tak samo jak ekran multimediów. Efektowna tapicerka z logo firmy Ecoterm sprawia, że wnętrze ma wyjątkowy charakter – tak jak cały samochód.

Tu plus, tam minus

W każdej z komór nadwozia można uzyskać odmienną temperaturę. Odpowiada za to agregat wielotemperaturowy Carrier Supra HE9 z technologią High Efficiency. Gwarantuje wysoką wydajność chłodniczą przy jednoczesnej redukcji zużycia paliwa i emisji CO₂. Znakomicie nadaje się do transportu produktów wrażliwych, gdyż szybko schładza ładownię do żądanej temperatury.

Spełnia wymogi najnowszych norm środowiskowych, a bezpieczeństwo transportu podnosi fabryczna telematyka Lynx fleet. O możliwościach agregatu i zabudowy najlepiej świadczy fakt, że w przedniej części może panować temperatura -20°C, a w tylnej jednocześnie 12°C, i to przy temperaturze zewnętrznej 40°C.

Staranna izolacja zabudowy sprawia, że agregat jest mniej obciążony i zużywa mniej paliwa, aby utrzy-

mać zadaną temperaturę. Znakomicie harmonizuje to z układem napędowym Scania Super, który również wykazuje się wyjątkową oszczędnością. Przygotowana przez Ecoterm chłodnica Scania G420 kupia w sobie przemysłowe rozwiązania, które podnoszą jej wydajność na każdym polu: od utrzymania ciągłości łańcucha chłodniczego i niskiego zużycia paliwa, po wygodę załadunku i zwrotność. ■



Wiodący producent nadwozi chłodniczych i specjalistycznych