Naczepa centralnoosiowa 3-osiowa Multi-Carrier



Produktvorteile und Optionals

? Solidna i wszechstronna naczepa wielofunkcyjna do transportowania urządzeń roboczych, maszyn budowlanych, kontenerów rolkowych wykonanych zgodnie z DIN 30722 lub ISO i nie tylko.
? „Made in Germany”
? Zabezpieczenie ładunku za pomocą 4-punktowej cicho działającej pneumatycznej blokady kontenerowej lub zabezpieczenie ładunku metodą łączoną w przypadku kontenera bramowego
? Indywidualne konfiguracje przyczepy
? OPCJE WYPOSAŻENIA: Rampy najazdowe
? OPCJE WYPOSAŻENIA: Wyposażenie w kłonice
? OPCJE WYPOSAŻENIA: Uchwyty na kontenery ISO 10’ i 20’
? OPCJE WYPOSAŻENIA: Burty boczne w różnych wykonaniach

Fahrzeugdetails

OZNACZENIE TYPU

Naczepa centralnoosiowa 3-osiowa Multi-Carrier

Z ogumieniem bliźniaczym HPA

Warianty do transportowania kontenerów ISO, drobnicy

Warianty spełniające różne międzynarodowe normy kontenerów rolkowych

MASY

Masa całkowita (techn./dop.): 24–27t, zależnie od krajowych warunków homologacji

Większa lub mniejsza masa zależnie od wyposażenia.

MASA

Długość kontenera rolkowego 4500–7000 mm w świetle (DIN 30722)

Całkowita długość w zależności od wersji typu i wyboru rury pociągowej

RAMA

Dwie równolegle ułożone podłużnice wsparte na odpowiedniej liczbie poprzecznic o stabilnej konstrukcji spawanej, spawanie w atmosferze gazu ochronnego, zamknięta podłoga, w wariancie podstawowym w tylnej części rampa najazdowa z wbudowanym schowkiem na rampę.

ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU

Kontener rolkowy unieruchomiony jest po wewnętrznej stronie dolnego pasa dwoma parami elementów blokujących. Działanie mimośrodowe umożliwia mocowanie również

lekko wygiętych pasów kontenera siłą napinającą wynoszącą około 2500 kg na element. Do obsługi służą zawory powietrzne po lewej stronie przyczepy.

Do podstawowego zakresu dostawy należą 4 pary przykręcanych uch mocujących 6,3 t w ramie zewnętrznej, 1 para pierścieni mocujących 5 t na płycie czołowej oraz otwory mocujące na ramie zewnętrznej płyty czołowej.

PODWOZIE

Używamy wyłącznie osi renomowanych producentów. Podwozia z zawieszeniem pneumatycznym, hamulcem tarczowym lub bębnowym oraz automatyczną funkcją opuszczania

Ogumienie 12 opon 235/75R 17,5 (osie 10 t)

Ogumienie w innych rozmiarach na zamówienie. Funkcja ręcznego podnoszenia/opuszczenia w wyposażeniu standardowym Opcja wyposażenia: Koło zapasowe, aluminiowe obręcze, systemy regulacji i monitorowania ciśnienia w oponach, monitorowanie nacisku na oś

MECHANIZM POCIĄGOWY

Spawany centralnoosiowy mechanizm pociągowy z płytą montażową i wzorem otworów pasującym do uch pociągowych 50 mm o zwiększonej wytrzymałości wykonanych zgodnie z DIN 74053. Możliwość regulacji położenia w pionie ucha pociągowego w zakresie 2 x 60 mm za pomocą śrub.

UKŁAD HAMULCOWY

Opcja wyposażenia:

WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

Oświetlenie modułowe Hella z lampami funkcyjnymi częściowo w technice LED, w tym światłem pozycyjnym LED, tylnymi światłami gabarytowymi LED i bocznymi światłami obrysowymi LED, ze zsynchronizowaną funkcją pulsowania.

Opcja wyposażenia:

LAKIEROWANIE

Lakierowanie jednokolorowe na odcień RAL wybrany przez klienta (z wyjątkiem odcieni metalicznych), elementy zabezpieczenia ładunku standardowo w kolorze żółtym sygnałowym RAL 1003.

Automatyczna obróbka strumieniowo-ścierna: Podwozia przyczepy poddawane są przed lakierowaniem obróbce strumieniowo-ściernej w automatach przystosowanych specjalnie do naszych przyczep, których podstawę stanowi 12 zautomatyzowanych turbin wirnikowych o równomiernej mocy w układzie pierścieniowym. Dzięki zastosowaniu specjalnego ścierniwa Hüffermann uzyskany profil wyróżnia się wysoką homogenicznością. Zależnie od konstrukcji podwozia w ramach procesu kontroli wprowadzane są poprawki.

Podkład: Nanoszenie podkładu na bazie żywicy epoksydowej bez ładunków elektrostatycznych. Przyczynia się również do trwałej i wytrzymałej ochrony przed korozją.

Lakier wierzchni: Dwuskładnikowy lakier wierzchni o wysokim udziale ciał stałych nanoszony jest indywidualnie w zamówionym kolorze (RAL) techniką elektrostatyczną, co pozwala na pokrycie lakierem nawet najmniejszych szczelin i zachowanie ładnego wyglądu przez lata.

Impregnacja: Po montażu i ostatecznym odbiorze pojazdu przez kontrolę jakości jest on konserwowany w miejscach, gdzie nakładają się lub stykają różne materiały. Do konserwacji używany jest wosk pełzający Dinitrol.

Standardowe wykonanie bez lakierowania bocznej osłon przeciwnajazdowej, srebrne obręcze. Osie malowane metodą kataforetyczną na czarno. Elementy osprzętu ocynkowane.

Opcja wyposażenia: Cynkowanie łukowe Drut cynkowy stapiany jest pod działaniem

łuku elektrycznego, rozpylany sprężonym powietrzem i nanoszony na świeżo poddaną obróbce strumieniowo-ściernej powierzchnię podwozia (bez elementów osprzętu). Wraz z późniejszym lakierowaniem pozwala to osiągnąć ochronę przed korozją o właściwościach zbliżonych do cynkowania ogniowego. Kolejną zaletą jest osłabienie przewodzenia ciepła, dzięki czemu struktura stali o wysokiej wytrzymałości pozostaje zachowana i duże powierzchnie nie ulegają wypaczeniu. Cynkowanie łukowe odznacza się zdecydowaną przewagą pod względem trwałości ochrony, twardości, przyczepności, odporności na ścieranie, odporności na uderzenia kamieni i ochrony krawędzi.

WYPOSAŻENIE DODATKOWE

Oznaczenie tylne

ELEMENTY OSPRZĘTU

Zabezpieczenie przeciwwjazdowe z wbudowaną belką świateł, z pionowym zderzakiem gumowym

Boczna osłona przeciwnajazdowa z poziomych profili z anodowanego aluminium z zamontowanymi na stałe uchwytami mocującymi Opcjonalnie składana z amortyzatorami gazowymi.

Impressionen



Wyposażenie specjalne z kłonicami EXTE, osią skrętną nadążną i aluminiowymi obręczami



Wyposażenie specjalne ze schowkami na kłonice i tablicami ostrzegawczymi o ponadnormatywnej szerokości

