



Pierwszą zabudowę wykonano na bazie 3,5-tonowego MB Sprintera

Fot. Autonadwozia

Ultralekka ze Środy

Autonadwozia Znany producent zabudów, firma Autonadwozia ze Środy Wielkopolskiej przedstawił nową, kontenerową konstrukcję typu Low Weight.

– Konstruktorzy nowoczesnych zabudów starają się zapewnić pojazdowi maksymalnie dużą ładowność. Jest to szczególnie ważne w transporcie zagranicznym oraz dystrybucyjnym. Każdy kilogram przewo-

żonego ładunku przekłada się bezpośrednio na uzyskany dochód – podkreśla Tomasz Zieliński (Autonadwozia). Zadaniem autorów nowych rozwiązań jest zatem maksymalne „odchudzenie” zabudów. Waga

nowego kontenera (wymiary 4300 mm/2300 mm/2300 mm) nie przekracza wagi typowej zabudowy skrzyniowej.

Zabudowa przeznaczona jest głównie na podwozia takich aut jak VW Crafter, MB Sprinter czy Iveco Daily. Nadwozie, a konkretnie tzw. ultra box wykonano z tworzywa sztucznego w technologii Honeycomb Core (struktura szkieletowa pokryta z obu stron tworzywem o wysokiej wytrzymałości), a zatem na wzór plastra miodu. Tak zbudowano ściany, dach i drzwi tylne. Te ostatnie są panelowe, dwuskrzydłowe. Podłogę zbudowano ze sklejki antypoślizgowej, dwustronnie foliowanej. Dostęp do ładowni ułatwia aluminiowa drabinka, składana pod zabudowę. Akcesoria dodatkowe (listwy odbojowe, listwy otworowe itp.) wykonano ze stopów aluminium. Nie oznacza to, że elementów stalowych nie ma wcale. Stalowa jest rama drzwi tylnych, a także okucia (klamki, zawiasy), jak również rama pośrednia. Jej bazę stanowią podłużnice montowane do podłogi. Użyte profile zostały przetłoczone, co spowodowało obniżenie wagi bez utraty własności wytrzymałościowych. Nadkola zbudowano z tworzywa sztucznego.

Poszczególne elementy zabudowy są odporne na uderzenia i zarysowania, nie podlegają też odkształceniom. Dach pozostaje półprzezroczysty, co powoduje, że nie ma potrzeby stosowania, zazwyczaj oferowanych opcjonalnie, świetlików. Zabudowa jest całkowicie szczelna, po niewielkiej adaptacji można takim kontenerowcem przewozić również np. pieczywo oraz inne artykuły spożywcze. Służyć może zatem jako uniwersalny środek transportu, łącząc walory typowego kontenera z cechami izotermii.

MICHAŁ JURCZAK