

# НА КОНУС

Польский производитель прицепной техники Wielton разработал самосвальный полуприцеп NW3S33HP M4 с кузовом конического сечения объемом 33 куб. метра

Компания Wielton из города Велюнь – один из крупнейших производителей прицепной техники в Польше, а в последние годы прицепы Wielton пользуются популярностью у отечественных и западноевропейских перевозчиков. Широкая гамма выпускаемой продукции включает в себя тентованные полуприцепы, контейнеровозы, рефрижераторы, тралы для перевозки крупногабаритной техники, самосвальные

прицепы и полуприцепы. Новая модель самосвального полуприцепа NW3S33HP M4 (на 150 мм длиннее обычного) от Wielton предназначена для сложных условий эксплуатации (как раз для России) с кузовом типа half-pipe. Оригинальность конструкции – в форме кузова, расширяющегося к задней части. По мнению производителя, такая конструкция будет способствовать лучшему сходу груза даже в условиях экстремально низких температур. Передняя стенка кузова выполнена наклонной, что также направлено на уменьшение налипания груза. Изготовлена

она (а также задний борт, боковины и пол) из листового металла Hardox HB 450 толщиной 4,5 мм. Режут металл на заводе лазерным резаком – после него даже кромки зачищать не нужно, экономятся время и деньги. Благодаря применению прочных сталей, способных выдерживать большие нагрузки при достаточно скромной толщине, масса полуприцепа получилась немногим более восьми тонн. Вдоль боковых стенок кузова предусмотрены отштамповки, придающие кузову дополнительную жесткость. Чтобы содержимое кузова не выдувало при движении – в комплектацию полуприцепа входит укрывной тент с боковой намоткой.

Рама, как и кузов, оригинальной конструкции: сужена в передней части и, для уменьшения веса, – с перфорированными поперечными балками. При изготовлении рамы применили конструкционную сталь

S700. Пневматическое оборудование полуприцепов производства Wabco, Haldex и Knorr Bremse, соответствующее требованиям ECE, с антиблокировочными системами ABS и EBS, тормозной привод традиционно оснащен пружинными энергоаккумуляторами. Рамы и кузова перед окраской прогоняют через огромную дробеструйную камеру, в которую они входят целиком. Там их поверхность приобретает необходимую для надежного сцепления с краской шероховатость. После нее кузова на специальной кран-балке транспортируют в рядом стоящую автоматизированную покрасочную камеру, где несколько роботов наносят на кузов и раму краску, не расходуя при этом ни капли лишнего.

Большое внимание польский производитель уделил безопасности, потому полуприцепы с надежными боковыми и за-



Проверенное решение – кронштейны крепления крыльев и контурных огней



Кран уровня пола и управление стояночным тормозом Wabco



На раме традиционно устанавливают пластиковый ящик для всякой мелочи

Технические характеристики	
Высота седла, мм	1300
Внешняя длина/ширина/высота, мм	10 153x2550x3374
Внутренняя длина/ширина/высота, мм	8730x2372x1675
Колея, мм	2090
Межосевое расстояние, мм	1360
Полная масса, кг	51 000
Собственный вес, кг	8050
Нагрузка на ось, кг	3x11 000
Нагрузка на седло, кг	18 000
Объем кузова, м³	33



В транспортном положении задний борт удерживают автоматические запоры



Автоматические запоры заднего борта должны быть отрегулированы



Рукояткой поможет отмыться, перед тем как сесть за руль



Большое внимание польский производитель уделил безопасности, потому полуприцепы с надежными противопокатными брусами



Рама оригинальной конструкции: сужена в передней части и, для уменьшения веса, – с перфорированными балками



В производственной гамме польского производителя помимо прицепной техники есть надстройки на шасси



Вдоль боковых стенок кузова предусмотрены отштамповки, придающие ему дополнительную жесткость



Осевые агрегаты полуприцепа рассчитаны на нагрузку 11 тонн каждый. Хотя есть варианты и на 9 тонн

**МНЕНИЕ**

**МИХАИЛ ВАТНИК**  
Генеральный директор  
ООО «ВЕЛЬТОН»

– Минувший 2013-й год был очень непростым – продажи грузовых автомобилей серьезным образом притормозились. Как следствие, падение продаж почувствовали и производители полуприцепов. Поэтому 2013-й год не назовешь рекордным с точки зрения роста продаж, но компания Wielton S.A. крыльев не складывала и не ждала у моря погоды. Весной прошлого года было организовано и приступило к работе производственное подразделение компании в Солнечногорском районе Московской области, недалеко от аэропорта Шереметьево-1. Был начат серийный монтаж самосвальных кузовов на шасси Volvo и Renault с возможностями 40 самосвалов в неделю, что составило весомую долю в производственной программе концерна Volvo&Renault в России. Это явилось дополнением к другой успешной программе Wielton S.A. – поставкам своей кузовной продукции

на конвейер завода Scania в Санкт-Петербурге, которые успешно осуществляются на протяжении уже 2-х лет. В этом году мы планируем дополнить гамму продукции сборкой в Шереметьево шторных и шторно-бортовых автопоездов с прицепами.

Конечно, продолжают поставки традиционной продукции Wielton S.A. – различных видов полуприцепов: самосвальных, тентовых, шторных, тяжеловозов, контейнеровозов, рефрижераторов и других. Традиционно особо сильны позиции корпорации в самосвальных полуприцепах. Пожалуй, это единственная европейская корпорация, которая серийно производит все виды и типы такой техники: прямоугольные и полукруглые, стальные и алюминиевые, строительного и сельскохозяйственного назначения. Абсолютной новинкой, своего рода ноу-хау, была разработка самосвального полуприцепа с кузовом конической формы и начало серийного производства. Эта очень непростая производственная задача была успешно решена специалистами Wielton S.A. Такая

форма кузова позволяет очень существенно облегчить разгрузку кузова зимой или с прилипающим к поверхности кузова грузом. Кроме того, сход груза из такого кузова начинается при существенно меньшем угле подъема, что значительно повышает устойчивость полуприцепа и снижает риск его опрокидывания. Опытная эксплуатация таких полуприцепов в зимний период 2013-2014 гг. дала только положительные, высокие оценки эксплуатационников. Это полностью новая модель полуприцепа-самосвала, в которой были учтены все нюансы работы в России, прежде всего, с тягачом 6x4. Доступны модификации не только с осями 11,5 т, но и с традиционными, под нагрузку 9 т. При этом нагрузка на ССУ тягача составляет 18 т. Собственная масса полуприцепа составляет всего 8 тонн, что традиционно достигается применением лучших марок сталей и продуманными конструкторскими решениями.

С конца 2013-го года Wielton S.A. начал поставки в Россию и своих самосвальных прицепов, прежде всего, 3-осных, объемом 20 м³.

дним противоподкатными брусами. Конструкция заднего причала для «чайников» самосвальных полуприцепов позволяет подцеплять асфальтоукладчик и тянуть его за собой, постепенно ссылая содержимое кузова. Если толкает укладчик – тормозная система самосвала адаптирована и под такую работу, – пневмопривод будет



Опорное устройство произвела известная эксплуатационникам компания Jost



Задний борт, боковины и пол из листового металла Hardox HB 450

автоматически подтормаживать механизмами грузовика для обеспечения синхронизации движения.

В паре с NW3S33HP M4 может работать тягач колесной формулой 6x4, только такой способен выдержать массу прицепа с грузом (масса, давящая на ССУ, равна 18 тоннам). Осевые агрегаты полуприцепа рассчитаны на нагрузку

11 тонн каждый. Хотя есть модификации и с традиционными осями, выдерживающими не более 9 тонн. На заводе Wielton установят осевые агрегаты практически любого европейского производителя: SAF, BPW, ROR и Mercedes. У российских перевозчиков пользуются

спросом немецкие SAF и BPW Trommel Eco-Plus в исполнении Heavy Duty. Их подвеска адаптирована к суровым российским условиям эксплуатации – толщина полурессор под пневмобаллонами не менее 100 мм.

**Олег Прохоров**

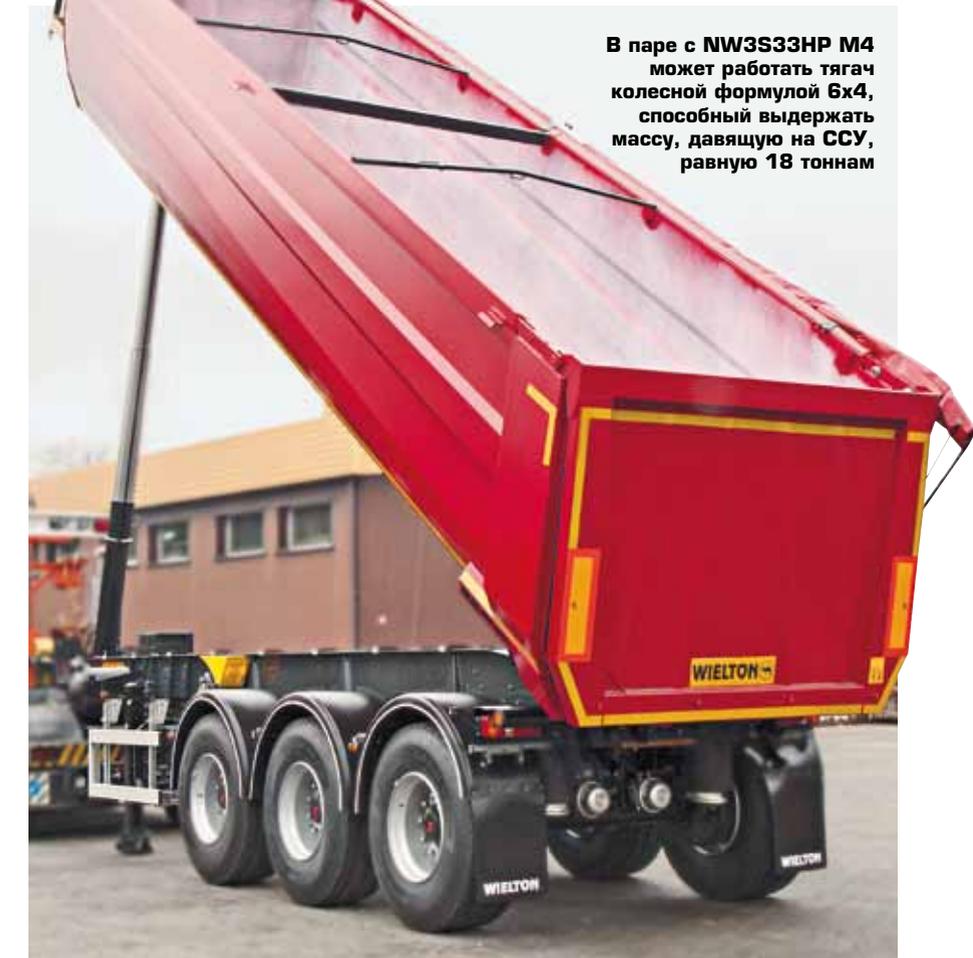
Фото фирмы-производителя



Таким способом кузов фиксируется в транспортном положении



Гидроцилиндры подъема кузова поставляет голландская фирма Hyva



В паре с NW3S33HP M4 может работать тягач колесной формулой 6x4, способный выдержать массу, давящую на ССУ, равную 18 тоннам



Подобные автопоезда встречаются на стройплощадках нечасто