



WIELTON

В РЕЗУЛЬТАТЕ АНАЛИЗА ОПЫТА ЭКСПЛУАТАЦИИ, ПОЛУЧЕННОГО ОТ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ПОЛЬСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ WIELTON ИЗГОТОВИЛ НОВИНКУ NS 3 KB M2, ЯВИВШУЮСЯ, ПО СУТИ, УЛУЧШЕННОЙ ВЕРСИЕЙ ВЫПУСКАЕМОГО ПОЛУПРИЦЕПА NS 3 KB

Тентовые прицепы и полуприцепы с загрузкой сверху, сбоку и сзади подходят для транспортировки большого числа грузов. Такой вид транспорта характеризует простая конструкция, вследствие чего обеспечивается высокая надежность и безопасность. Но и здесь есть свои узлы и детали, доставляющие перевозчикам много головной боли. Выявляются эти проблемные места в процессе

длительной эксплуатации в различных условиях. На выявившиеся просчеты в конструкции производители техники реагируют по-разному: кто-то не замечает проблем, а кто-то аккумулирует данные перевозчиков и вносит изменения. Одной из таких моделей, выпущенной при участии отечественных эксплуатационников, стал полуприцеп NS 3 KB M2 компании Wielton.

От предыдущей версии новинку отличают конструктивные новшества кузова и шасси. Были усилены продольные лонжероны рамы, изготовленные из стали Domex S700, а за счет появления многочисленных технологических отверстий в ребрах лонжеронов новая рама стала лег-

че, без потери несущей способности. Многочисленные длительные дорожные испытания показали, что рама будет служить долго и при эксплуатации техники на дорогах с плохим качеством покрытия, даже если движение с полной загрузкой полуприцепа совершается регулярно. В этом случае основная нагрузка на раму приходится в районе крепления осевого агрегата и опорной плиты, поэтому к лонжеронам приварили дополнительные усилительные консоли. За счет этого силы, воздействующие на хребет полуприцепа, распределяются по нему равномерно. Эти решения планируются унифицировать для всех магистральных полуприцепов Wielton.



Петли задних ворот, в случае повреждения, были трудно заменяемыми. Теперь (на фото слева) конструкцию изменили, что значительно упростило ремонт



Боковой противоподкатный брус стал удобнее в использовании (на фото слева) – для его подъема нужно гораздо меньше действий. Кроме того, на смену алюминиевому профилю пришла сталь и пластик

NS 3 KB M2 оснащен осевым агрегатом SAF Integral с допустимой нагрузкой на ось до 9000 кг – на предшественнике применялись SAF Custom design. В отличие от цельных тормозных дисков, SAF Integral это двусоставный тормозной диск, который изготавливают путем общей отливки из различных материалов. Этот принцип конструкции, впервые примененный SAF-Holland для прицепных осей, экономит материал и делает колодки и диск значительно долговечнее. Тормозной диск Integral отливают на зубчатое высокопрочное кольцо-основание и крепят как единое целое к фланцу ступицы. Тем самым между кольцом-основанием и тормозным диском создается не имеющее люфта соединение без взаимопроникновения обеих частей. Благодаря общей отливке диска и кольца диск способен при торможении расширяться в радиальном направлении, а охлаждаясь, точно так же радиально сжиматься. А это значит, исключаются опасные участки нагрева, которые в традиционных тормозных дисках могут приводить к на-



Для удобства погрузки/разгрузки кузов (на версии прицепа с индексом M2) получил возможность растентовки еще и от передней стенки



Ходовая часть полуприцепа – осевой агрегат SAF (как в данном случае) либо производства не менее известной компании BPW

Технические характеристики		
Модель	NS 3 KB M2	NS 3 KB
Длина, мм	13 830	13 922
Ширина, м	2550	2550
Высота, мм	4000	4000
Полная масса, кг	39 000	39 000
Собственный вес, кг	6230	6850
Оси колес	SAF Integral	SAF Integral
Опорное устройство	Jost	Jost
Ходовая часть	подвеска на пневматических упругих элементах, тормоза дисковые с пневмоприводом, оснащенный EBS	подвеска на пневматических упругих элементах, тормоза дисковые с пневмоприводом, оснащенный EBS
Шины	385/65R22,5	385/65R22,5
Цена, руб.	1 535 000	1 500 000



Угловой алюминиевый профиль передней стенки стал более округлой формы. По информации производителя, это позволило улучшить аэродинамику



Для полуприцепов NS 3 KB M2 (на фото слева) недавние опции Wielton предлагает уже в базовой версии – отбойники Rol-Stop, резиновые отбойники по заднему краю под запорным языком и многое другое

пряжению в материале, трещинам и даже поломкам дисков, и, поскольку поверхности тормозного диска остаются совершенно ровными в любом рабочем состоянии, колодки также служат значительно дольше. В случае необходимости полуприцеп оснащают подъемной первой осью, работающей в автоматическом цикле, с возможностью ручного управления. Система торможения – производства Wabco или Haldex с антиблокировочной системой (EBS), функцией Vehicle Stability.

Конструкторские изменения NS 3 KB M2, коснувшиеся надстройки, придали ей дополнительную прочность. Переднюю стенку усилили плитой повышенной прочности, которая соответствует требованиям нормы VDI – DIN EN 12642 XL (выдерживает давление 13 500 daN). Двустворчатая алюминиевая задняя дверь теперь крепится к portalу на петлях с моно-шарнирами – оси петель опираются



Для верхней загрузки/выгрузки прицепа имеется сдвижная крыша



Так выглядит прошлая модель польского полуприцепа Wielton с индексом NS 3 KB



Для фиксации груза вдоль бортов теперь есть система крепления Safety Lock с 76-ю отверстиями на борту, которой раньше не было вовсе

на втулки, которые выполняют функцию подшипников скольжения. В случае повреждения дверные петли могут быть быстро демонтированы. Полотно двери – теперь с вставкой из пластика, так уменьшили ее вес без потери функциональности. Вообще задние ворота в сравнении с откидными тентовыми клапанами имеют два преимущества: во-первых, они обладают достаточной прочностью для фиксации груза, а во-вторых, это готовая защита от краж.



Переднюю часть рамы, в том числе крепление опорной плиты, на новой версии усилили, приварив дополнительный стальной профиль (на фото слева)

Светотехника весьма традиционна для полуприцепной техники



Переднюю стенку (фото слева) усилили плитой повышенной прочности, соответствующей норме VDI – DIN EN 12642XL

Задние ворота со вставкой из пластикового полотна (на фото слева). Предыдущий вариант только из алюминия

Кузов оснащен гладкими бортами из анодированного алюминия высотой 400 мм (было 600 мм). На полу постелена водостойкая финская фанера повышенной прочности с допустимой нагрузкой вилочного погрузчика 7200 кг. Если нужно, в Wielton установят систему второго пола. Алюминиевые поперечины, с нагрузкой 400 кг на каждую, в количестве 22 шт. Крепят их в отверстия стоек грузового отсека. Количество отверстий позволяет варьировать вертикальное размещение перекладин. Общая несущая способность второго уровня пола составляет 9000 кг.

В кузов предшественника мог въехать погрузчик весом не более 5500 кг. Для фиксации груза вдоль бортов теперь есть система крепления Safety Lock с 76-ю отверстиями на борту. Предусмотрены и дополнительные проушины для крепления груза внутри полуприцепа – 19 пар. Передвижные стойки с верхним креплением – на роликах, между ними четыре ряда алюминиевых досок высотой 100 мм (были 150 мм).



В качестве дооборудования может быть установлен гидравлический подъем крыши и второй уровень крыши (+50 мм) – с гидравлическим подъемом

При растентовке демонтированные доски теперь можно складывать на боковые крепления противоподкатного бруса. Натяжка, как и растентовка штор, возможна и с передней части кузова, что придает полуприцепу большую универсальность. Крышу можно сдвинуть на переднюю и заднюю части полуприцепа, как и стороны брезента – они укреплены в соответствии с требованиями норм VDI – DIN EN 12642 XL (давление 10 800 daN).

Для NS 3 KB M2 недавние опции Wielton предлагает уже в базовой версии – отбойники Rol-Stop, резиновые отбойники по заднему краю под запорным языком и др. В качестве дооборудования будет таможенное исполнение грузового отсека, гидравлический подъем крыши и второй уровень крыши (+50 мм) при гидравлическом подъеме, борта высотой 600, 800 и 1000 мм, коники, ящик для палет, паромные петли и другое.