

Grupa ZOELLER z nowoczesnymi produktami na targach IFAT

Coraz większe wymagania klientów, presja cenowa, konieczność użycia nowoczesnych (czyli droższych) technologii i materiałów: to wszystko prowadzi do koncentracji producentów pojazdów komunalnych w silne grupy o międzynarodowym zasięgu. Przykładem może być niemiecka Grupa ZOELLER, która zrzesza m.in. tak znane polskie marki jak EKOCEL i ZOELLER TECH, działające na rynku polskim i zagranicznym.



Medium X2L, czyli zabudowa obniżona, zapewniając miejsce na żuraw do podnoszenia i opróżniania pojemników. Na tym ujęciu widać ramę pomocniczą w postaci perforowanych podłużnic integralnych z podłogą zabudowy.

Po 4-letniej przerwie spowodowanej sytuacją epidemiczną dopiero na tegorocznej wystawie IFAT można było poznać bogate portfolio produktowe ZOELLER. Zaprezentowana została m.in. najnowsza generacja systemów załadunkowych ZOELLER, wyposażona w hydrauliczne oraz elektryczne rozwiązania. ZOELLER, jako światowy lider w produkcji pojazdów do wywozu odpadów oraz mechanizmów załadunkowych, rozwija swoje produkty nie tylko pod względem pełnej elektromobilności, ale także kładzie ogromny nacisk na systemy bezpieczeństwa oraz wspomaganie, mające na celu zabezpieczenie strefy pracy operatorów pojazdów, jak również przechodniów znajdujących się w bezpośrednim otoczeniu strefy załadunku.

Ważne znaczenie dla całej Grupy mają polskie firmy w Polsce, ZOELLER TECH i EKOCEL. EKOCEL zajmuje obecnie pozycję lidera na polskim rynku w zakresie dostarczania nowoczesnych rozwiązań dla firm komunalnych. Natomiast ZOELLER TECH w Rekowiu Górnym jest nie tylko nowoczesnym zakładem produkcyjnym czy centrum rozwojowym pojazdów komunalnych dla całej Grupy ZOELLER, ale także liderem wśród producentów zabudów pojazdów komunalnych w Polsce i w Europie. Zatrudnia ponad 800 pracowników – każdy z nich to skarbnica wiedzy, doświadczeń i pomysłów. Dzięki

ich kreatywności, ciągłemu dążeniu do pogłębiania wiedzy i wdrażania innowacyjnych rozwiązań, nie przestaje się rozwijać i unowocześniać swoich produktów. Zespół polskich konstruktorów i programistów opracowuje kolejne generacje nowoczesnych zabudów śmieciarek, sprawnie wytwarzanych i montowanych na podwoziach wszystkich marek.

W pracach nad nowymi modelami nadwozi zwyczajowo dąży się do pogodzenia trwałości i małej masy własnej, zwracając uwagę na specyficzną cechę śmieciarek z tylnym załadunkiem, w których łatwo o odciążenie przedniej osi. Sam odwłok na tylnym zwisie ma w tym duży udział. Skrzynia zaczyna zapewniać się sprasowanymi odpadami od jego strony i pojawia się moment, w którym zachowanie kierowności jest zagrożone. Przepisy narzucają nacisk na przednią oś wynoszący co najmniej 20% masy dopuszczalnej przy w pełni załadowanym pojeździe. Wymaga to szczególnej uwagi, a podwozia gazowe i elektryczne jeszcze utrudniają zadanie.

Coraz staranniejsza segregacja odpadów też stawia nowe wyzwania przed pojazdami do wywozu odpadów komunalnych. Przy odbiorze tworzyw, czyli głównie butelek PET, pojemność nadwozia bywa za mała, gdy do końca ładowności daleko. Dlatego konstruktorzy z Rekowa jeszcze raz przyjrzeni się typowej zabudowie Medium, by uzyskać

więcej pojemności i przesunąć środek ciężkości do przodu bez powiększania pojazdu. Tak powstały sztandarowe obecnie śmieciarki Medium X2 i X4, zastępujące popularne modele XL i XLS. Podstawową zmianą jest skrócenie tylnego zwisu dzięki zwiększeniu kąta pochylenia tylnej ściany do 80° (10° od pionu, poprzednio 20°). Wykorzystanie górnego „narożnika” skrzyni wraz z innymi ulepszeniami zwiększyło pojemność użyteczną o nawet 2 m³, a jednocześnie odwłok zaczyna się tuż za tylną osią i jego ciężar działa na najkrótszym możliwym ramieniu. Jest przy tym lżejszy: to wynik przeprojektowania konstrukcji i zintegrowania wrzutnika (typ Delta 2316 nie wymaga dodatkowej ramy montażowej). Siłowniki podnoszące odwłok są umieszczone na dachu zabudowy, co także sprzyja właściwemu rozkładowi mas na osie.

Nowe rozwiązania zostały przed rozpoczęciem produkcji przetestowane u klientów, a w Rekowiu powstały stanowiska do badań pod największymi obciążeniami, jakie mogą wystąpić w eksploatacji, w setkach tysięcy cykli obciążeniowych. Tak potwierdzono niezawodność Medium X2 i X4. Nowe zabudowy wyróżniają się także mniejszą masą dzięki wyeliminowaniu zewnętrznych usztywnień i typowej ramy pomocniczej, ulepszonym uszczelnieniom połączenia skrzynia-odwłok, większą pojemnością wanny załadunkowej oraz dokładnym pomiarem




Miarą sukcesu marek Grupy mogą być tłumy gości na stoisku i obłożenie handlowców przez obecnych i przyszłych klientów. To wspólne osiągnięcie międzynarodowego zespołu na co dzień tworzącego Grupę ZOELLER.

ilości odpadów dzięki laserowemu czujnikowi położenia płyty wypychającej. Ten ostatni przydaje się także do precyzyjnej regulacji stopnia zagęszczenia odpadów.

Co nie mniej ważne, obie zabudowy łatwo dostosować do potrzeb klientów m.in. pod kątem wymiarów. Jeśli jest konieczna większa pojemność, wybiera się wariant H podwyższony o 200 mm. Gdy na trasie są niskie wiadukty, sprawdzi się wersja obniżona L, natomiast na wąskie wjazdy lub ulice lepiej wybrać skrzynię N o szerokości 2,3 m. Przystosowanie do załadunku odpadów z pojemników-dzwonów nie sprawia problemów, co zademonstrowano na IFAT. Inne oddziały Grupy także opracowują rozwiązania do nowoczesnej gospodarki odpadami. Manjot Environnement, spółka należąca do firmy Semat, francuskiego lidera rynku śmieciarek i zamiatarek, specjalizuje się w urządzeniach dźwigowych do podnoszenia i opróżniania kontenerów na odpady. Jej dziełem, także pokazanym na IFAT, jest pierwsza zabudowa typu Evolupac na podwoziu hybrydowym Scania na rynku francuskim (pierwsza taka na podwoziu CNG też była wynikiem współpracy z firmą Scania). Pojazd spełnia warunki do uzyskania winiety ekologicznej Crit'Air 1, co umożliwi wjazd do stref o najwyższych wymaganiach ekologicznych bez troski o zasięg działania. Żuraw jest zasilany z pompy elektrycznej, więc na miejscu pracy emisja jest zerowa. Można również odjechać stamtąd na prądzie i w korzystnych warunkach przejechać tak do kilku następnych miejsc załadunku, bo akumulatory o pojemności 90 kWh zapewniają zasięg do 60 km w trybie elektrycznym.

Ulepszenia pojazdów komunalnych obejmują także detale ważne dla bezpieczeństwa obsługi. Na targach IFAT pokazano pierwsze rozwiązanie tylnych stopni dla ładowaczy, które na wiosnę przyszłego roku będą podlegały zaostroszonym przepisom zmierzającym do wyeliminowania możliwości jazdy na nich przy cofaniu. Prawdopodobnie będą automatycznie podnoszone. Na IFAT są przyznawane nagrody niemieckiego związku producentów pojazdów komunalnych VAK dla rozwiązań innowacyjnych. Firma ZOELLER zdobyła w tym roku II miejsce za układ WPS II, który za pomocą czujników ultradźwiękowych i lidarowych obserwuje strefę za wrzutnikiem i unieruchamia go w razie zagrożenia uderzenia ładowacza przez podnoszony pojemnik lub zaczepienia o jego ubranie.

Dzisiaj najlepszą gwarancją jakości i rzetelności jest ponad 1500 pojazdów ze znakiem ZOELLER opuszczających mury fabryki w Rekowie Górnym każdego roku. 



Zabudowa Medium X4H, podwyższona o 200 mm względem standardu, na pokazach zorganizowanych przez VAK (Verband der Arbeitsgerate-und Kommunalfahrzeug-Industrie, związek producentów maszyn roboczych i pojazdów komunalnych). Można dostrzec nowe położenie tylnej krawędzi skrzyni ładunkowej: tuż za tylną osią i bardziej pionowo niż w XL.



Kolejny innowacyjny pojazd na IFAT: hybrydowa Scania P 360 z zabudową typu X2 francuskiej produkcji, przystosowaną do opróżniania pojemników podnoszonych przez żuraw zakabinowy. W zastosowaniach komunalnych silnik spalinowy o mocy 360 KM, wspomagany przez elektryczny w krytycznych momentach ruszania z miejsca pod dużym obciążeniem, może zużywać nawet o 40% mniej paliwa niż w klasycznej śmieciarce.



Stopnie dla ładowaczy w pojazdach z tylnym załadunkiem muszą mieć czujniki wymuszające ograniczenie prędkości jazdy i uniemożliwiające włączenie wstecznego biegu, jeśli wykryją obciążenie. Ponieważ wciąż dochodzi do wypadków, przewiduje się wprowadzenie stopni składanych i podnoszonych automatycznie, by dało się z nich korzystać dopiero po wciśnięciu osobnego przycisku.