

Sommer, silny partner

W Zapolu, 13 km od Sieradza (w kierunku Wrocławia) znajduje się firma Sommer Polska, znana z produkcji naczep, przyczep oraz zabudów o innowacyjnych rozwiązaniach technicznych. Pojazdy Sommer są przeznaczone do przewozu tekstyliów, przesyłek kurierskich, mebli, drobnicy, napojów, materiałów w dużych zwojach oraz materiałów o zwiększonych gabarytach.

Firma w Zapolu to jedna ze spółek międzynarodowej grupy Sommer, której właścicielem jest notowana na giełdzie we Frankfurcie firma Arques Industries AG. Dyrektorem zarządzającym Grupy Sommer jest manager firmy Arques Hans Engelsman, a obowiązki dyrektora generalnego firmy Sommer Polska pełni Ryszard Pomierski.

Na polskim rynku Sommer Polska działa od 14 lat. Zaufanie klientów zdobyła dzięki indywidualizacji oferty, a także dzięki konstruktywnym rozwiązaniom transportowym, m.in. nadwoziom w systemie wymiennym, umożliwiającym szybki przeładunek towarów minimalnym nakładem sił i kosztów. Sommer pozyskał tym także klientów poza granicami: firma upatruje odbiorców na rynkach wschodnich i południowych (Ukraina, Rumunia czy Bułgaria).

Dumą firmy Sommer jest jej dynamiczny rozwój, od kilku lat odnotowuje ona systematyczny wzrost produkcji. Sprzedaż w 2006 r. wyniosła 6,5 mln euro, ub.r. zamknięto obrotem 12 mln euro, w bieżącym roku jest planowany wzrost sprzedaży do 18 mln euro. Zatrudnienie w Sommer Polska także stale rośnie. Obecnie firma zatrudnia ok. 250 osób, w trakcie 2008 r. ta liczba powinna wzrosnąć do 380. Sommer jest uważany za dobrego i wiarygodnego pracodawcę, o czym świadczy tegoroczna no-



Sommer jest znany między innymi z produkcji nadwozi wymiennych, które coraz częściej trafiają także w ręce polskich użytkowników. Kolejnym bardzo znanym produktem jest naczepa CargoLight, która była pionierskim tego typu rozwiązaniem na rynku. Zastosowany system zabezpieczeń pozwala na bezpieczne przewożenie różnych ładunków

minacja do tytułu „Solidny Pracodawca”.

„Rosnące wymagania klientów powodują, że systematycznie rozszerzamy działalność na nowe segmenty rynku i zwiększamy zakres usług. Zadowolenie naszych klientów jest dla nas najważniejsze. Wysoka jakość świadczonych usług, odpowiedni poziom cen i terminowość, to nasze atuty” mówi Dyrektor Sprzedaży Jarosław Górka. Producent z Zapola nie oszczędza na podzespołach. W naczepach standardowo są stosowane osie SAF, BPW czy Daimler, sworznie królewskie pochodzą z firmy JOST. Sommer wykorzystuje także elementy i podzespoły takich producentów jak Continental, Hyva, WABCO, Knorr, Hella.

Sommer jest w trakcie standaryzacji gamy swoich produktów. Nie oznacza to jednak, że chce ograniczyć różnorodność oferowanych pojazdów, z której firma jest znana. „Cieszy nas widok pojazdu wyprodukowanego w ścisłej kooperacji z klientem, w oparciu o nasze wieloletnie doświadczenie” twierdzą pracownicy działu konstrukcji.

Jednak w ramach typów będzie mniejsza różnorodność wersji. Pojazdy standardowe będą szybko dostarczane, klient o szczególnych wymaganiach będzie musiał liczyć się z dłuższym terminem oczekiwania.

By ustrzec ładunek przed uszkodzeniem, naczepy Sommer są wyposażone w specjalny system kotwiczenia pasów



Naczepa podkontenerowa Sommer umożliwia przewożenie różnych kontenerów, dzięki wysuwanej dwustopniowo tylnej części

mocujących SALS. Pasy można spinać pod każdym kątem, dzięki czemu unieruchamia się nawet najbardziej niewygodne ładunki, np. okrągłe, które należy zabezpieczyć w wielu miejscach. Zapięcie jest możliwe w dowolnym miejscu wzdłuż ramy zewnętrznej naczepy, na całej jej długości, bez utraty cennej powierzchni ładunkowej. Aluminiowa rama, dzięki wzmocnieniom zewnętrznym, spełnia również funkcję ochronną. Sommer poprawia bezpieczeństwo transportu, montując dodatkowo w podłodze dwie wzdłużne szyny aluminiowe z otworami umieszczonymi w 3 rzędach: wsuwa się w nie kołki klinów blokujących ładunek. Aby załadunku nie utrudniały boczne kłonicie, opracowano system ich przesuwania bez utraty sztywności konstrukcji.

W ofercie firmy jest również specjalna wersja naczepy do przewozu odzieży wiszącej. Zastosowano w niej wewnętrzny system ścian z otworami do mocowania drążków na odzież. Innym rozwiązaniem jest naczepa przystosowana do przewozu mebli. W bocznych wewnętrznych ścianach rozmieszczono otwory, do któ-

rych mocuje się pasy zabezpieczające przewożone meble.

Sommer Polska, jako jedyny producent w kraju, oferuje pojazdy z zabudową kurtynową zaopatrzone w zamknięcie celne zgodne z konwencją TIR (regulamin dotyczący warunków technicznych pojazdów, które mogą być dopuszczone do międzynarodowego przewozu drogowego pod zamknięciem celnym). Zastosowano tutaj aluminiową ramę zamocowaną po zewnętrznej stronie skrzyni ładunkowej. Rama ma prowadnicę, w której umieszcza się przesuwane stalowe listwy z przyspawanymi pierścieniami służącymi do przeciągania linki celnej. Pierścienie są rozmieszczone w równych odstępach, co 177 mm lub maks. co 200 mm. Oczywiście oponcza musi mieć otwory, przez które należy przełożyć stalowe pierścienie. Linka celna jest przeprowadzona przez pierścienie także ponad oponczą na całej długości zabudowy. Uzupełnieniem całości jest górny profil dachu, który uniemożliwia osobie niepowołanej dostanie się do środka od góry.

Sommer może pochwalić się także trzyosiową naczepą podkontenerową

SP 240/K, opracowaną przez konstruktorów z Zapola. Naczepa ma ruchomą belkę tylną ustawianą w trzech położeniach, dzięki czemu można ją przystosować do przewozu różnych kontenerów w następujących konfiguracjach ustawienia: 2x20', 1x30', 1x40', 1x45', oraz ciężki 30-tonowy 20' na środku lub nad osiami. Ciekawostką są dwa gniazda sworzni królewskiego (wymienianego od dołu), w odstępnie 300 mm. Umożliwiają one zmianę rozkładu nacisków na osie, bardzo przydatną, zwłaszcza w trudnych warunkach drogowych, jeśli ładunek w kontenerach jest nierównomiernie rozłożony. Naczepa ma masę własną ok. 5900 kg, co umożliwia przewożenie kontenerów o masie do 31 t. Pojazd jest znakomicie wykonany. Wszystkie spoiny podłużnic ramy są wykonane na zautomatyzowanym stanowisku spawalniczym. Spoiny nie wymagają żadnej obróbki, są czyste, gładkie i pozbawione odprysków. Jakość wykonania poszczególnych elementów daje naczepom marki Sommer gwarancję długoletniej, bezawaryjnej eksploatacji. ■

Z końcem ub. roku firma Sommer poszerzyła swoją ofertę, wprowadzając do sprzedaży naczepę samowyładowczą. Naczepa-wywrotka jest przystosowana do transportu materiałów o zwiększonej wilgotności.

W standardzie Sommer proponuje skrzynię aluminiową z podłogą o podwyższonej wytrzymałości, o kształcie zapobiegającym przywieraniu materiału wewnątrz przestrzeni ładunkowej, osie bębnowe marki SAF, oponczę rolowaną na jedną stronę, system spuszczenia powietrza podczas rozładunku, a także podnoszenie pierwszej osi. Poza tym, na życzenie klienta Sommer przystosowuje naczepę do współpracy z rozścielaczem, montuje drzwi boczne, klapo-drzwi, szyber zbożowy, ogrzewanie podłogowe, osłonę wlotu spalin, a także dodatkowe zabezpieczenia klapy przy ładunku półpłynnym. Firma proponuje siłownik Hyva o maksymalnym kącie wywrotu 49°.

Ściany skrzyni ładunkowej są wykonane z aluminiowych profili Fudickar o grubości ścianki 4 mm, podłoga jest także z aluminium o grubości 7 mm, natomiast przy wysypie, na długości



2500 mm, ma grubość 10 mm. Ściana przednia ma grubość 5 mm.

Dodatkowo producent zastosował wzmocnienia ściany bocznej na końcu skrzyni, w postaci nakładek o grubości 3 mm.

W naczepie standardowo stosuje się osie SAF Intradrum off road, opcjonalnie SAF Intradisc Integral off road, BPW Eco Plus off road (z hamulcami bębnowymi lub tarczowymi) albo Mercedes-Benz.