

Wieziemy świeże i mrożone

Karolina Leśniak

Za jedną z najważniejszych cech samochodów izotermicznych i chłodni w dystrybucji miejskiej uważa się szybkość i łatwość dostępu do miejsc załadunkowych. Dodatkowym atutem są niewielkie gabaryty auta pozwalające zachować maksimum ładowności. Innym istotnym czynnikiem jest szczelność zamknięć nadwozi, co pozwala zapewnić suchy przewóz towarów.

Chłodnia to zamknięte nadwozie izolowane, które m.in. przeznaczone jest do transportu zamrożonych i głęboko zamrożonych artykułów żywnościowych z gwarancją stabilnej i niskiej temperatury wewnątrz lub innej wymaganej. Izoterma to z kolei nadwozie izolowane przeznaczone do transportu produktów w stanie schłodzonym z zapewnieniem w miarę stabilnej temperatury wewnątrz.

Na polskim rynku jest wielu producentów zabudów izotermicznych. Wszystkie proponowane przez nich konstrukcje można podzielić według jednego zasadniczego kryterium – współczynnika K, czyli współczynnika przenikania ciepła. W zależności od ogólnej wartości tego współczynnika konstrukcja będzie miała właściwości niezbędne do przewozu świeżej żywności bądź transportu produktów głęboko mrożonych. Izotermy charakteryzują się współczynnikiem K niższym niż $0,7 \text{ W/m}^2\text{K}$, co oznacza, że ich przeznaczeniem jest przewóz produktów wymagających temperatury od 0 do $10 \text{ }^\circ\text{C}$. Z kolei samochody



Przykład zabudowy izotermicznej

chłodnie charakteryzują się współczynnikiem K niższym niż $0,4 \text{ W/m}^2\text{K}$, czyli pozwalają na transport produktów w przedziale temperatur od 0 do $-20 \text{ }^\circ\text{C}$.

Gdy mowa o zabudowach izotermicznych, nie sposób nie wspomnieć o kilku ważnych czynnikach, które decydują o wyborze danego produktu jako finalnego. To m.in. agregat o odpowiedniej wydajności; panele izolacyjne, które zapewniają optymalne warunki transportu; rodzaj drzwi. Do tego dochodzą rozwiązania dostosowane do indywidualnych potrzeb klientów oraz specyfiki transportowanych produktów – czyli listwy zaczepowe, odbijowe, szyny czy haki, przesuwne ścianki działowe, a także uchylne półki. Ważny jest również parametr wagowy – im niższy, tym lepszy, gdyż zapewnia wyższą ładowność pojazdu. Oczywiście równie ważna jest jakość materiałów, z których wykonywane są zabudowy.

Zdecydowaną zaletą zabudów typu chłodnia jest znacznie większy komfort jazdy, który zapewnia jednobryłowa izoterma. Z kolei często wskazywaną wadą są dodatkowe drzwi oraz zmniejszona kubatura.

Polscy klienci mają do wyboru liczne oferty zarówno polskich, jak i zagranicznych producentów. Przyjrzyjmy się kilku propozycjom.

A.S.O. Marek Oźmiński

Firma ta oferuje kompleksowe usługi w zakresie chłodnictwa samochodowego, ogrzewań niezależnych oraz klimatyzacji samochodowej. Wykonuje nadwozia izotermiczne, w których temperatura gwarantowana wynosi $0 \text{ }^\circ\text{C}$ (zapewniają ją izolacje wewnętrzne o grubości $50\text{--}70 \text{ mm}$), a także nadwozia chłodnie o temperaturze gwarantowanej do $-18 \text{ }^\circ\text{C}$ (co umożliwiają izolacje wewnętrzne o grubości 100 mm) w samochodach typu furgon. Nadwozia chłodnicze charakteryzują się współczynnikiem K niższym bądź równym $0,4 \text{ W/m}^2\text{K}$. Jako materiał izolacyjny stosuje się pianę poliuretanową. Absolutną nowością w ofercie firmy jest Mercedes Vito z agregatem chłodniczym Carrier typu Neos 100. Wydajność agregatu wynosi 6 m^3 w $0 \text{ }^\circ\text{C}$ i $2,5 \text{ m}^3$ przy $-20 \text{ }^\circ\text{C}$. Agregat napędzany przez alternator pojazdu (alternator min. 140 A , a akumulator min. 90 Ah). Charakterystyczną cechą jest wysokość obudowy skraplacza (część dachowa) wynosząca 58 mm .



Zabudowa chłodnicza na podwoziu Volkswagena LT w wykonaniu firmy D.A.C.