



# Przed wielką

**Gdyby w naszym kraju ruszyły wszystkie planowane inwestycje, to sprzęt zaprezentowany na „Autostrada-Polska 2008” okazałby się kroplą w morzu potrzeb firm budowlanych, a minister infrastruktury nie musiałby już niczego obiecywać.**

**B**udowy widać wszędzie, a na nich, obok nowiutkiego, jeszcze sporo wysłużonego sprzętu. W budowlance ciężarówka kończy swój żywot ok. 5 razy szybciej niż np. w transporcie długodystansowym, więc wymiana taboru następuje częściej. Jeśli ktoś teraz planuje zmiany w swojej flocie, to ma okazję kupić sprzęt o znacznie większej wydajności (ładowności) i tańszy w eksploatacji (zuzycie paliwa) niż poprzednia jego generacja. Wielka siódemka, bez DAF-a, który nie pojawił się w Kielcach (piszemy o nim osobno), zaprezentowała swe największe techniczne osiągnięcia, choć większość z nich to dobrze znane już konstrukcje. Do rangi premiery urosł pokaz na stoisku MAN-a betonmieszarki Liebherr na

podwoziu TGS 41.400. Wyraźnymi napisami na kabinach „Made in Poland” oraz „Powered by MAN” firma przypominała, że jest poważnym inwestorem w Polsce zatrudniającym ponad 4,5 tys. pracowników. Prezentowane pojazdy należały do najczęściej zamawianych przez klientów. Vis-à-vis, u Mercedesa też bez sensacji. Obie niemieckie marki zdominowały polski rynek ciężarówek powyżej 18 t, o co najmniej dwóch osiach napędowych, przy czym Mercedes-Benz sprzedał najwięcej. Wśród dostarczonych na nasz rynek podwozi widać wyraźny udział napędów 8x6 i 8x8, dzięki którym Mercedes i MAN odskoczyły od konkurentów.

Trzecie miejsce zajęła Scania. Szwed ostro nadrabia rynkowe udziały w przednich napędach, ale najwięcej wygrywa na podwoziach 8x4, charakteryzujących się nośnością techniczną do ok. 48 t. Takich parametrów nie może udokumentować żaden wschodni producent ciężarówek, a już na pewno z silnikiem spełniającym Euro-4.

Z wytrzymałości podwozia zawsze słynęła Tatra i nadal jest liczącym się producentem wy-

wrotek. Układ napędowy i rama tworzą swego rodzaju sztywną kratownicę, dzięki czemu podwozie nie potrzebuje dodatkowych wzmocnień ani ramy pośredniej. Zabudowy (koleby) wytwarzane są także przez Tatrę. Czeska firma nie wytrzymuje konkurencji na polskim rynku, gdyż ograniczone moce produkcyjne nie dają szansy zredukowania kosztów, a wysoki kurs korony (wobec euro) jeszcze je podwyższa.

Wielton, największy polski i znaczący w Europie producent przyczep, chwalił konstrukcję swojej superwytrzymałej naczepywrotki, ale nas zainteresował jej elektrycznie i zdalnie sterowany mechanizm zakładania oponczy Cabriole'. Mały pilot, który mieści się w kieszeni, ma spory zasięg, dzięki czemu możliwe jest sterowanie w różnych sytuacjach, np. gdy trzeba wejść na ładownię. Elektryczny napęd jest rozwiązaniem, którego

**Naczepa Sommer SKL 36 zdobyła medal XIV Targów Budownictwa Drogowego w Kielcach.**

