



Schmitz Cargobull łączy w swoich naczepach m.in. stal z aluminium by obniżyć ich masę

podobne spostrzeżenia, jak Tomasz Kujawa i oblicza, że lekkie konstrukcje stanowią tylko jeden procent wszystkich zamawianych przez rodzimych przewoźników.

Nie można oczywiście porównywać tu trójki największych producentów z firmą Berger Fahrzeugtechnik, która w ubiegłym roku wyprodukowała około 1.000 lekkich naczep i w tym gronie może być uznawana za producenta niszowego, jest jednak niekwestionowanym liderem pod względem sprzedaży lekkich naczep.

— Przewoźnicy najczęściej zarabiają na dodatkowych kilogramach frachtu, a gdy nie wykorzystują dodatkowej ładowności, oszczędzają na paliwie, tłumaczy Marek Barycza. Zyski są na tyle duże, że szybko zwraca się wyższa cena zakupu naczepy. Zwykle klienci informują nas o oszczędnościach w spalaniu w przedziale 1,2l-2,0l/100km.

W czasie eksploatacji trzeba niestety



— Na rynku polskim oferujemy naczepy semilight, lżejsze o 300 kg, mówi Tomasz Kujawa, Dyrektor Handlowy firmy Pozkrone

□ czających nasz zakład posiada lekką konstrukcję, to obserwujemy wyraźne zwiększenie zainteresowanie lekkimi konstrukcjami na rynku europejskim, głównie na rynkach Niemiec, Austrii, Belgii, Włoch oraz Czech.

Co do rynku polskiego Volker Seitz ma

założyć, że coś może pójść nie tak. Sceptycy lekkich konstrukcji obawiają się, że podwozia zbudowane z drobnoziarnistej stali będą miały krótszą żywotność, a w razie naprawy będą wymagać specjalistycznych narzędzi oraz technologii, z którymi nie każdy warsztat sobie poradzi.

— Odnośnie napraw, to nie są one aż tak skomplikowane, aczkolwiek wymagają nieco innych technologii, mówi Marek Barycza. Natomiast części zamienne są często dostępne nawet w krótszym czasie co u większych producentów. Co najważniejsze, naczepy nie przysparzają nam problemów i to nas cieszy najbardziej. Jeśli chodzi o naczepy używane, to najczęściej sprzedajemy do Rosji, gdzie drogi idealne nie są...

Czy zatem odchudzanie naczep to przyszłość transportu, czy może nadal propozycja dla odważnych?

— Myślę, że choćby z powodów bezpieczeństwa naczepa nie powinna ważyć poniżej 6 ton, uważa Tomasz Kujawa z firmy Pozkrone.

— Od lekkich naczep nie ma odwrotu, to przyszłość transportu w czasach, gdy przewoźnicy liczą marżę do drugiego miejsca po przecinku, mówi natomiast Marek Barycza.



— Lekkie naczepy to przyszłość transportu, uważa Marek Barycza z firmy 4MB, przedstawiciela Berger Fahrzeugtechnik



— Europejscy przewoźnicy coraz częściej kupują lekkie naczepy, mówi Volker Seitz, szef PR w Kögel Trailer GmbH