



Ceaușescu a vrut ca inginerii români să-i facă un „camion-gigant” care să poată duce în benă o încărcătură de 120 tone la un singur transport. După zece ani de proiectare, în '88 era omologat monstrul „DAC 120 DE” cu diametrul roților de 3,2 metri, lat cât șoseaua, ce cântărea 90 tone cu bena goală și a cărei înălțime de 5,4 metri ajungea până la demarcația dintre etajele unu și doi ale unui bloc.

Propulsia electrică dezvoltată la Electroputere Craiova utiliza o tehnologie similară cu cea întâlnită azi la mașinile Toyota Prius, având amplasate în roțile de pe puntea spate două motoare electrice ce dezvoltau 520 de cai putere fiecare, care îi permiteau camionului „DAC 120 DE” să ruleze cu 70 km/oră gol și cu 55 km/oră încărcat. Prin circuitele electrice ale supercamionului curgeau curenți de 1.200 volți debitați de un generator diesel-electric alimentat de la două rezervoare de 1.600 litri fiecare. Cu tancurile de motorină pline, camionul putea rula 24 de ore din 24 timp de o săptămână. Servodirecția, servofrâna hidraulică, aerul condiționat și scaunul cu amortizor care echipau supercamionul erau importate din Occident.

Numai pneurile marca Michelin costau 10.000 dolari bucata, își amintește inginerul Adrian Novac, unul din proiectanții „monstrului”. „Erau pneuri speciale, fără cameră, care trebuiau să țină cel puțin unul-doi ani de rulaș pe drumuri de carieră. Un astfel de cauciuc n-avea voie să se spargă decât dacă vreun buldoexcavator intra accidental cu cupa în el”. Umflatul unei singure roți de 3,2 metri în diametru dura o jumătate de oră cu o instalație de debit mare, presiunea aerului din interiorul pneului era de aproape 10 atmosfere.

Sistemul de frânare al „camionului-mamut” seamănă cu cel folosit în zilele noastre de japonezi: „Erau prevăzute cu două pedale de frână: una de securitate pentru blocarea completă a roților și o frână dinamică bazată nu pe frecare, ci pe disiparea sub formă de căldură a energiei cinetice. Pe pante lungi, motoarele electrice din roți deveneau generatoare de curent, însă spre deosebire de Toyota Prius, energia produsă nu se stoca în baterii, ci se disipa prin niște rezistențe electrice de frânare puse lateral pe platforma camionului, ca să se răcească de la aer”. Privit de aproape, camionul părea „un elefant stând lângă un copilăș. Erai mic, iar el era ca un monstru mare lângă tine.

** sursa -- <http://www.descopera.ro/dnews/14885605-supercamionul-lui-ceausescu-cand-il-ve-deau-oamenii-isi-faceau-cruce?ref=yfp>