



Chrášťany, 05. 09. 2017

*Staletí staré stavební dědictví společnosti Scania:*

## **Stavíme na důvěře po celém světě**

**Společnost Scania má ve stavebnictví více než 100 let zkušeností. Vzhledem k tomu, že všechny švédské silnice byly v té době bez kvalitního povrchu a ve špatném stavu, Scania měla ve svých začátcích nepřetržitý přístup k fantastické testovací dráze hned vedle tovární brány. Před více než sto lety vyráběla Scania kolem 200 vozidel ročně a veškerá výroba probíhala v souladu s individuálními potřebami zákazníků. V současnosti výroba probíhá ve zcela odlišném měřítku, ale řešení na míru a upřednostňování spolehlivých, technicky pokročilých a zároveň jednoduchých řešení mají v kultuře společnosti stále tu nejvyšší důležitost.**

Jen málo operací je různorodějších a současně více specializovaných než ty, které najdeme ve stavebním odvětví. Pro společnost Scania to znamená nutnost porozumět oběma různým segmentům a výzvám, se kterými se daná aplikace musí vyrovnat. Schopnost uspokojit jedinečné požadavky všech typů zákazníků je v kultuře společnosti Scania hluboce zakořeněná. Dnes, kdy jsou produkční objemy 500x větší, než v 10. letech 20. století, by rozvojová práce byla jen těžko zvladatelná bez předvídatosti a špičkového modulárního systému.

### **Testovací dráhy vedle tovární brány**

Většina švédské silniční sítě byla bez kvalitního povrchu až do poloviny 50. let 20. století. Není proto žádným překvapením, že všechny vozy Scania-Vabis, prodané v počátcích, byly konstruovány pro zvládnutí těchto náročných, někdy až terénních podmínek, které v té době na švédských silnicích převažovaly. Při vzdálenosti 1,600 kilometrů od severu k jihu a s nespočty štěrkových silnicemi, křižujícími celou zemi, není překvapením, že Švédsko bylo malým rájem pro dopravce, kteří se podíleli na údržbě silnic. Mnoho veřejných komunikací bylo kvůli oteplení na jaře neprůjezdných. Když pršelo, byly blátivé a kluzké a když byly suché, prach byl nepříjemný pro vozidla i cestující. V zimě zase byla potřeba nespočet úseků udržovat sněžným pluhem.

### **Domovy pro miliony**

Od desátých do šedesátých let minulého století se Švédsko vyvinulo z chudého zemědělského národa v moderní, industrializovaný a prosperující stát. Asi před 60 lety se celá země vrhla plnou rychlostí vpřed díky masivním investicím do domácností a infrastruktury. Nákladní vozy Scania tomu výrazně přispěly přepravou štěrku, půdy, písku, betonu a všemožných dodávek na mnoho stavenišť.



*Stavební vozidla Scania-Vabis – jako tento ikonický model DLT75 6x4 z roku 1958 – výrazně přispěla vzniku moderního Švédska během rekordních 60. let 20. století.*

Až do konce 60. let byla celková délka a váha vozidel ve Švédsku “volná”. Jediným daným pravidlem bylo omezení hmotnosti nápravy, která nesměla překročit osm tun. Výsledkem těchto podmínek bylo, že švédští řidiči té doby se někdy museli vyrovnávat se silničními soupravami, skládajícími se z několika přívěsů, což negativně ovlivňovalo ostatní dopravu. Nakonec se však všechny potíže Švédům vyplatily, když bylo mezi lety 1965 a 1975 dokončeno více než 1 milion nových domácností.

### **Modularizace**

Scania se vyvíjela a rostla společně se Švédskem. Již ve 20. a 30. letech si získala solidní reputaci jako výrobce robustních a odolných vozidel. Scania také vytvořila dlouhodobé vztahy s vládními agenturami a veřejnými institucemi, jako jsou národní železniční společnost, pošta, regionální silniční správy a švédská státní správa silnic, stejně tak jako s provozovateli veřejné dopravy. Společně s nimi vyvíjela řešení pro různé výzvy, kterým silniční doprava a dopravní služby čelí.

Jedním z příkladů je řada nákladních vozů pro výstavbu a údržbu silnic s třístrannými sklápěčkami a rozmetadly, které byly vyvinuty společně s národní silniční správou té doby, Vägstyrelsen. Scania-Vabis tak nakonec měla ve Švédsku víceméně monopol na nákladní vozy pro údržbu silnic.



*Scania podílející se na těžkých nákladových pracích v Anglii v 70. letech. Se ziskovostí to bylo již tehdy těžké, ale řidič měl pro splnění úkolu k dispozici alespoň dostatečný výkon motoru.*

Řešení na míru se stala typickým znakem společnosti Scania, stejně jako schopnost chytře kombinovat stávající komponenty za účelem vyhovění různým požadavkům zákazníků. Tato schopnost byla rozvíjena krok za krokem od konce 30. let k dnešnímu modulárnímu systému společnosti. První modulární motory byly představeny v roce 1939 a první plně modularizovaná řada nákladních automobilů se na trhu objevila v roce 1980.



### Výjimečná houževnatost

Všechny zkušenosti, které Scania-Vabis získala na silnicích a staveništích, byly koncem 40. let, kdy se společnost přesunula na exportní trhy, velkým přínosem. Vozy měly velkou výhodu oproti konkurenci ze zemí s váhovým a délkovým omezením a dobře se jim dařilo v Jižní Americe, kde exportní prodej započal kolem roku 1950.

Dobrá pověst, kterou si Scania vybuodovala, byla velkou výhodou a společnost také získala obchodní sílu v podobě velmi přísných pravidel testování kabiny, která švédské úřady zavedly v 60. letech. Výsledkem náročných testů bylo, že výrobci ve Švédsku přišli s pevnými kabinami, vyrobenými kompletně z oceli, dříve než ostatní výrobci. Podobný společný regulační rámec nebyl na evropských trzích zaveden až do 90. let.



*Náročné testování, při kterém každá kabina musela podstoupit celou sérii testů, zahrnujících různé postupy, je stále důležitou součástí DNA společnosti Scania při vývoji nových kabin. Obrázek výše je z testování v roce 1968.*

### Ikonicke nákladní vozy

Kromě toho, že Scania převedla velkou část své produkce ve prospěch obrany Švédska během druhé světové války, společnost pod novým vedením rovněž provedla revizi celé své činnosti a řady produktů. Následkem toho vstoupila do poválečného období s moderními produkty a modernizovanými výrobními jednotkami. Uznávané návrhy modelů Drabant a Regent, přední modely nákladních automobilů 50. let, ukázaly jak sílu, tak vytrvalost.



*Tento Scania-Vabis Drabant L51 je typickým představitelem nákladních vozů Scania 50. let. Nejsme si úplně jisti, jestli je náklad na fotografii legální ...*

Jeho nástupcem byl model L75, který byl představen v roce 1958. Se svými čistými, robustními tvary, vytvořenými průmyslovým designérem, konstruktérem a novinářem Björnem Karlströmem, jeho příchod v různých variacích (L/LS/LT75/LT76/110/111) konečně zajistil společnosti Scania-Vabis místo na světové mapě nákladních vozů. Nebyl to však pouze jeho vzhled, čím okouznil svět. Řidiči ocenili jemný a přesný



posilovač řízení, dobrou viditelnost a zvýšenou polohu s výhledem na kapotu typu "aligátor".

### Globální konstrukční řešení

Do vzdálených lokalit, jako je Afrika, Blízký východ a jihovýchodní Asie, byly také exportovány impozantní objemy, což lze vysvětlit jak montážním závodem pro autobusy a nákladní vozy v Iráku, tak řadou pomocných projektů, zaměřených na Čínu. L model byl zároveň základnou pro první kompletní vozy Scania-Vabis poválečného období, modely DL75 a DLT75 4x2, které byly dodávány společně se sklápěcí nástavbou od západoněmecké společnosti Meiller. Kompletní vozy byly součástí také několika obchodů s Čínou v pozdních 60. letech se švédskými sklápěcími a lesnickými nástavbami. Dnes je pro zákazníky stále typičtější žádat od společnosti Scania kompletní řešení, od karoserií po služby, jako je například servis nebo financování.



*Sklizeň cukrové třtiny na nekonečných polích v Brazílii je těžkou výzvou, dokonce i pro Scania T122ET, jako je ten na obrázku ze začátku 80. let. Tyto typy robustních nákladních vozů často musí zvládat dlouhé vzdálenosti, převážně po náročných, špatně udržovaných šterkových silnicích a blátivých cestách.*

Od roku 1968 Scania mohla nabídnout také řadu trambusových nákladních automobilů, které sdílely své mechanické komponenty se svými kapotovými sourozenci. Prodávali se především na trzích, kde regulace délky vyžadovala toto řešení a zákazníkům, kteří preferovali kabinu, ve které řidič sedí nad motorem. Od roku 1980 byla nahrazena plně modulární řadou GPRT (řada 2) a globální úspěch pokračoval. Tehdejší plně vyvinutý modulární systém a zavedení podvozku tří různých tříd zajistily, že bylo možné specifikovat ten správný design pro více a více aplikací. Každé nákladní auto tak mohlo být přizpůsobeno svým specifickým úkolům.

### Milované síly

Již od prvních motorů s vysokým výkonem, které spatřily světlo světa ve 20. letech, si hnací ústrojí Scania (-Vabis) získávaly uznání a respekt řidičů i dopravců. První dieselový motor se objevil v roce 1936 a následovaly ho série modulárních motorů se čtyřmi, šesti nebo osmi válci v dieselovém či benzínovém provedení. Legendární 10/11 litrové motory, které byly představeny v rámci řady L75 v roce 1958, byly vysoce výkonnými pracovními vozy společnosti až do konce století. Od roku 1969 však byly z hlediska výkonu ve stínu 14 litrového, osmiválcového motoru s výkonem 350 koňských sil, který se stal populárním po celém světě. Byl vysokým standardem v odvětví z hlediska výkonu i účinnosti až do roku 2000, kdy ho z trůnu sesadil jeho 16 litrový nástupce.



Mezi roky 1965 a 1975 Scania v souvislosti s velkou vládní objednávkou vyvinula také řadu vyspělých terénních vozů. Scania posunula odvětví kupředu vývojem podvozků a komponent pérování, stejně jako pohonu všech kol, náprav s redukcí v kolech a automatických převodovek – všichni z toho těžili ještě několik desítek let. Pro ozbrojené síly bylo vyrobeno 3,400 vozidel s konfigurací 4x4 nebo 6x6.



*Dva SBAT 111 6x6 ve vojenských barvách postupují těžkým terénem hluboko ve švédském lese v 80. letech.*

Pouze “speciální” však není pro některé zákazníky dost dobré. Pokud existují požadavky, které nedokáží být uspokojeny miliony možných kombinací v modulárním systému Scania, může pomoci Laxå Special Vehicles, vlastní výrobce speciálních vozidel. Laxå vyvíjí a vyrábí jedinečné vozy se základem na podvozcích Scania od 70. let. Společnost provádí různé druhy úkolů, jako je výroba jedinečných karoserií a konstrukce traktorů pro těžkou nákladní dopravu prostřednictvím všech možných modifikací podvozku. Její činnost zahrnuje také konstrukci betonových čerpadel s vícenápravovými konfiguracemi nebo těžké sklápěcí nákladní vozy pro těžbu.



*Anders Lampinen, Segment Director, Stavebnictví, Scania Trucks, se těší na představení nové generace nákladních vozů Scania pro stavební využití. Věřící, že dlouholeté zkušenosti společnosti budou i nadále přínosem pro stavební zákazníky.*

### **Pokračování dědictví**

Je zřejmé, že Scania má dlouhý, hluboký – a stále trvajícím – vztah ke všem druhům stavebních automobilů, bez ohledu na využití na trhu. Co si Anders Lampinen, produktový ředitel stavebních vozidel Scania, myslí o hrdém dědictví společnosti v této oblasti? Je to odkaz, na kterém může stavět?

“Samozřejmě, nová řada automobilů je z hlediska robustnosti a flexibility něčím zcela výjimečným,” říká. “Mimo to máme přístup k provozním datům 250,000 připojených vozidel a služeb, jako je například dálková diagnostika flexibilními plány údržby. Je tedy zřejmé, proč jsem přesvědčen o tom, že můžeme našim stavebním zákazníkům pomoci využít situaci v jejich prospěch.”

**Podrobnější informace poskytně:**

Viktor Tamayo, PR and Communication Coordinator CZ &amp; SK

Telefon +420 602 344 874

E-mail [viktor.tamayo@scania.cz](mailto:viktor.tamayo@scania.cz)

*Scania je předním světovým poskytovatelem řešení v oblasti dopravy. Společně s našimi partnery a zákazníky se ubíráme směrem k udržitelnému systému přepravy. V roce 2016 jsme našim zákazníkům dodali 73 100 nákladních automobilů, 8 300 autobusů a také 7 800 průmyslových a lodních motorů. Čisté tržby dosáhly téměř 104 miliard SEK, ze kterých bylo přibližně 20 procent spojených s poskytováním služeb. Společnost Scania byla založena v roce 1891. Aktuálně působí ve více než 100 zemích a zaměstnává přibližně 46 000 lidí. Výzkum a vývoj probíhá ve Švédsku a na pobočkách v Brazílii a Indii. Výrobní závody se pak nachází v Evropě, Latinské Americe a v Asii s montážními závody v Africe, Asii a Eurasii. Scania je součástí Volkswagen Truck & Bus GmbH. Pro více informací navštivte: [www.scania.com](http://www.scania.com).*