

SCANIA CZECH REPUBLIC



KLÍČ PODPORUJEME ZMĚNU

[ŘEŠENÍ UDRŽITELNÉ DOPRAVY]



Nově představené plug-in hybridní vozidlo společnosti Scania s ekologickým a tichým provozem je ideální pro rozvoz zboží v centrech měst. Při vjezdu do citlivé části města může nákladní vozidlo přepnout svůj pohon ze spalovacího motoru na elektrický režim.

MĚSTA, PRŮMYSLOVÁ ODVĚTVÍ, LOGISTIKA

Cesta směrem k udržitelné dopravě může začít tady a teď s využitím řešení, která jsou v současné době dostupná. Zde vám ukážeme, jakým způsobem toho lze dosáhnout.

OBSAH

- 3** Scania zavádí iniciativu „Den klimatu“
- 4** Podporujeme změnu
- 7** Zajištění budoucnosti zákazníků prostřednictvím přístupu založeného na třech pilířích
- 8** Reakce na rychle se měnící svět
- 10** Zákaz vznětových motorů? Žádný problém!
- 12** Scania G 500 XT: Do lesa s požehnáním
- 14** Štíhlejší a ekologičtější
- 16** Delší a efektivnější
- 18** Palivo - na cestu ke změně
- 20** LNG už je i v Česku
- 24** Modernizovaná nabídka řadových motorů Scania
- 26** Scania přidává do své řady 13litrových motorů verzi s výkonem 540 koní
- 28** Scania představuje nové funkce přispívající ke zvýšení provozuschopnosti
- 30** Scania podporuje talentované automechaniky v České republice i na Slovensku
- 31** Pro značku Scania pracují „Mladí profesionálové“
- 32** Jak to funguje: Budoucí vize dopravy ve městech
- 34** Jejich úkol: tvořit budoucnost
- 36** Spedition Schanz je průkopníkem dopravy po elektrifikovaných dálnicích v Německu
- 37** Limitovaná edice Scania k oslavě 25 let na českém trhu
- 38** Přehled hospodaření společnosti Scania za období leden–červen 2019
- 39** Pět nových autobusů Scania Irizar i6s pro ARRIVA CITY



+ A DÁLE...

- 40** Scania získala potřetí v řadě prestižní ocenění Green Truck
- 42** Inzerce - Čechy
- 43** Inzerce - Morava



SCANIA CZECH REPUBLIC, Sobínská 186, 252 19 Chrášťany

Vydavatel: SCANIA CZECH REPUBLIC

Šéfredaktor: VIKTOR TAMAYO



SCANIA ZAVÁDÍ INICIATIVU „DEN KLIMATU“

Jako důkaz svého závazku bojovat proti změně klimatu a podporovat dosažení cílů stanovených v Pařížské dohodě organizuje společnost Scania iniciativu Den klimatu. V rámci ní zajistila pro své zaměstnance další vzdělávání v oblasti udržitelnosti.

„Při veškeré naší činnosti dbáme na udržitelnost, která má hluboký dopad na naše produkty, naši výrobu a způsob našeho podnikání,“ říká prezident a generální ředitel Henrik Henriksson. „Nyní jsme se rozhodli učinit další krok a zvolili jsme školení jako vhodný postup v rámci naší iniciativy Den klimatu, protože jsme přesvědčeni, že zvyšování znalostí o změně klimatu je důležité pro splnění cílů stanovených v Pařížské dohodě.“

Den klimatu ve společnosti Scania se uskutečnil 20. září jako předchůdce konference OSN o změně klimatu konané v New Yorku. V tento den se činnost v centrále společnosti Scania i ve výrobních závodech a místních jednotkách společnosti Scania po celém světě na jednu hodinu zastavila. Během této hodiny se zaměstnanci dozvěděli více informací o změně klimatu a společnost Scania se zaměřila na myšlenky všech zaměstnanců týkající se toho, jak může zajistit

dosažení ještě větší udržitelnosti ve všech aspektech své činnosti.

„Podnikání hraje v boji proti změně klimatu důležitou roli. Nemůžeme nečinně sedět a čekat, až ostatní něco udělají. Chtěl bych vyzvat další společnosti, aby se tímto tématem také zabývaly, protože věřím, že společně dokážeme věci značně ovlivnit,“ pokračuje Henriksson.

Společnost Scania se zavázala podporovat posun směrem k udržitelnému systému dopravy. Den klimatu je dalším krokem při plnění tohoto poslání. Společnost Scania neustále pracuje na minimalizaci emisí ze svých produktů. Tato ambice se vztahuje rovněž na snižování úrovní emisí vytvářených v důsledku vlastní činnosti a zmenšování ekologické stopy v těchto oblastech. ●

Společnost Scania se v posledních letech zavázala k celé řadě cílů:

- ▶ Snižit u své pozemní dopravy emise CO₂ na přepravenou tunu o 50 procent do roku 2025 (1)
- ▶ Snižit emise CO₂ u svých činností o 50 procent do roku 2025 (2)
- ▶ Přejít na elektřinu vyráběnou zcela bez použití fosilních zdrojů do roku 2020 (3)
- ▶ Pokračovat v nabízení nejširšího portfolia produktů na trhu, které využívají alternativní paliva (4)

[PODPORUJEME ZMĚNU]

ZAČNĚME TADY A TEĎ



Prostřednictvím řešení, která jsou již k dispozici, se musíme nyní snažit zvrátit křivku emisí CO₂, abychom se mohli vypořádat s problémem změny klimatu. V roce 2018 společnost Scania v důsledku pokračujícího růstu učinila další kroky za účelem posunu směrem k udržitelnému systému dopravy, píše **generální ředitel Henrik Henriksson**.

[Fotografie: Dan Boman, Gustav Lindh]

Ke splnění globálního cíle stanoveného v Pařížské dohodě je třeba křivku emisí CO₂ zvrátit do deseti let. My ve společnosti Scania jsme odhodláni být hybnou silou v ekosystému dopravy a logistiky podporující dosažení tohoto cíle, protože náš sektor je odpovědný za významný podíl na globálních emisích CO₂.

Dobrou zprávou je, že je to možné! V roce 2018 provedla společnost Scania studii nazvanou *The Pathways Study*. Ukázala, že dosažení nulových emisí CO₂ v rámci těžké komerční dopravy do roku 2050 je nejen možné, ale také finančně atraktivní ze společenského hlediska. Ale musíme začít hned teď.

Studie nastínila několik různých cest a uvedla, že biopaliva nabízejí nejrychlejší způsob dosažení ekologičtější dopravy, protože jsou k dispozici tady a teď. Rovněž dospěla k závěru, že elektrifikace je nejméně nákladnou možností ze společenského hlediska a bude hrát důležitou roli v budoucím udržitelném systému dopravy. Klíčovým bodem je rovněž snadno dosažitelné omezení plýtvání v současném systému dopravy. Lepším plánováním a inteligentnější logistikou lze zajistit snížení emisí CO₂ o přibližně 25 procent.

Nejdříve biopaliva, potom elektrifikace

Ve společnosti Scania budeme pokračovat v investicích do vývoje řešení elektrifikace a nebude dlouho trvat, než nedosáhneme bodu zvratu, kdy se elektrifikace těžké nákladní dopravy stane pro naše zákazníky dobrou investicí. Zatím tam ale ještě nejsme.

Spalovací motor je nejdostupnější technologií v těžké komerční dopravě po celém světě. A hlavním faktorem určujícím, zda je pro planetu škodlivý či nikoli, je palivo, kterým se rozhodnete jej pohánět.

Používání paliv, jež nahrazují klasickou naftu, se v minulém roce značně rozšířilo. Kromě toho mě také těší, že vzniká čím dál více soukromých a veřejných iniciativ, které podporují používání obnovitelných paliv. V roce 2018 společnost Scania předvedla na největším průmyslovém veletrhu užitkových vozidel na světě (IAA), že má jedinečné portfolio pokrývající všechna komerčně dostupná alternativní paliva – bioplyn, bioethanol, bionaftu, CNG a HVO – a také hybridní pohon. Všechna vozidla, jež jsme prezentovali na našem výstavním stánku na veletrhu IAA, mohou k pohonu využívat některou z alternativ ke klasické naftě.

“ Používání paliv, jež nahrazují klasickou naftu, se v minulém roce značně rozšířilo.”

Henrik Henriksson, prezident a generální ředitel společnosti Scania

Příprava společnosti Scania na budoucnost

Náš přístup vždy spočíval ve snaze o dosažení rovnováhy mezi výdaji na nové technologie a zvyšováním ziskovosti zákazníků prostřednictvím produktů, které v současné době nabízíme. Investice do automatizace, konektivity a elektrifikace nám poskytují základ pro úspěch v příštím desetiletí. Tyto investice již přinášejí ovoce, jelikož všechny tři oblasti začínají být využívány prvními zákazníky. V tomto poslání nám pomáhá organizace TRATON, která rozšiřuje naše kapacity a přináší skupinové myšlení, jež potřebujeme, abychom mohli konkurovat na globálním trhu. »

” Udržitelnost již není pro společnosti otázkou volby.“

Henrik Henriksson, prezident a generální ředitel společnosti Scania

Společnost Scania se také i nadále snaží intenzivně získávat veškeré možné informace o podnikání našich zákazníků i jejich zákazníků. Velmi úzce spolupracujeme s našimi zákazníky prostřednictvím celého hodnotového řetězce silně podporovaného naší nabídkou integrovaných služeb. Údaje, které nám poskytují funkce konektivity ve vozidlech, nám v této činnosti pomáhají a nyní výrazně ovlivňují způsob, jakým komunikujeme s našimi zákazníky v oblasti prodeje i služeb. Přibližují nás k našim zákazníkům více než kdy jindy a poskytují nám nové příležitosti pro zvýšení jejich efektivity i naší ziskovosti.

Rovněž se budeme i nadále zaměřovat na náš modulární systém, protože se jedná o faktor úspěchu, který nás odlišuje od ostatních. Díky němu jsme flexibilní v našem přístupu k uspokojování jakýchkoli požadavků zákazníků a dokážeme se přizpůsobit a vyhovět každé potřebě. Současně nám přináší úspory z rozsahu a maximalizuje efektivitu zdrojů v našem portfoliu produktů. Modularizace zůstane nadále jádrem obchodního modelu společnosti Scania i v případě plné elektrifikace hnacího ústrojí.

Stoprocentní závazek

Cíle udržitelného rozvoje přijaté organizací OSN jsou pro společnost Scania společným programem vyžadujícím spolupráci mezi vládou, obchodním sektorem a širší veřejností. Z tohoto důvodu jsme v takové míře odhodláni podporovat změnu v odvětví dopravy.

Inspirovali jsme se deseti principy iniciativy Global Compact organizace OSN a základními hodnotami společnosti Scania a interně pokračujeme v objasňování toho, co pro společnost Scania znamenají odpovědné a udržitelné obchodní praktiky. Možná jsme si předtím ani neuvědomovali, jak silné je naše pouto prostřednictvím našeho závazku k neustálému zlepšování, omezení plýtvání a upřednostňování zákazníků. Avšak skutečnost, že se naši lidé s naším budoucím směrem vývoje ztotožňují, dokazuje, že tyto hodnoty byly vždy součástí naší DNA. Tyto hodnoty platí nejen na našem pracovišti,



ale s tím, jak se společnost Scania připravuje na další desetiletí, nám umožní hrát důležitou roli při vytváření našeho ekosystému dopravy, z něhož budou profitovat naše společnost, naši zákazníci, jejich zákazníci a náš svět.

Udržitelnost již není pro společnosti otázkou volby. Je to něco, na co se musíme zaměřit, abychom nezůstali pozadu. Ve společnosti Scania jsme změnilí celý účel naší společnosti, abychom se stali lídrem v posunu směrem k udržitelnému systému dopravy. Naši zákazníci to od nás vyžadují a jejich zákazníci to chtějí zase po nich. Rovněž je to důležité při získávání budoucích talentů, protože nikdo nebude chtít pracovat

pro společnost, která nedbá na udržitelnost. Tyto pozitivní a rostoucí požadavky nás udržují v pozoru a nutí nás k vývoji ještě lepších udržitelných řešení. ●

Chcete se dozvědět více informací?

Ve své poslední výroční zprávě a zprávě o udržitelnosti uvádí společnost Scania konkrétní příklady a rozsáhlý popis toho, jak podporuje posun směrem k udržitelnému systému dopravy.

→ [Přejděte na scania.com/annualreport](https://www.scania.com/annualreport)

Zajištění budoucnosti zákazníků prostřednictvím přístupu založeného na třech pilířích

Zákazníci společnosti Scania nemusí čekat s přizpůsobením svého podnikání novému systému dopravy – komerčně životaschopná řešení jsou k dispozici teď a tady.

Společnost Scania již nabízí širokou řadu produktů podporujících činnosti našich zákazníků a spojuje udržitelnost se ziskovostí.

Společnost Scania, která si uvědomuje, že neexistuje jedno samostatné řešení problémů ovlivňujících globální dopravu, zaujala holistický přístup založený na třech pilířích, jenž přispívá ke změně směrem k udržitelnému systému.

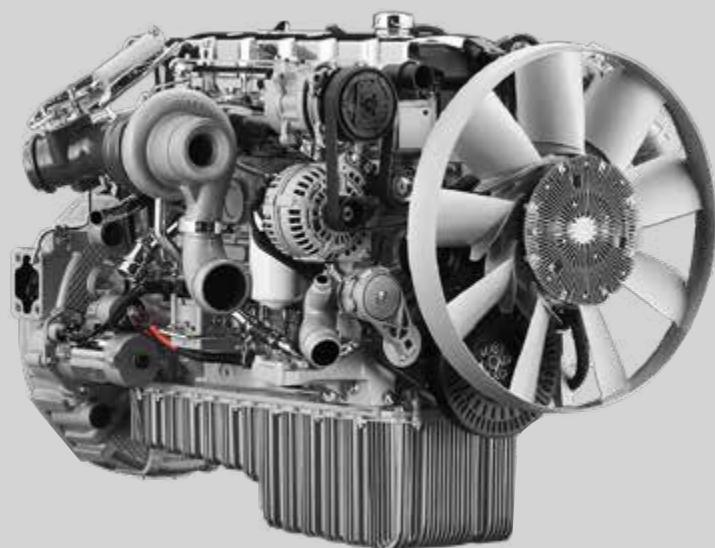
Důraz je kladen na energetickou účinnost, alternativní paliva a elektrifikaci a také na inteligentní a bezpečnou dopravu.

To vše – ať už jednotlivě nebo společně – pomůže dosáhnout této změny.



Energetická účinnost

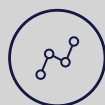
Základním cílem společnosti Scania je nabízet nejúčinnější technologie pro naše produkty v kombinaci se službami. Společnost se zaměřuje na tři aspekty, jež mají zaručit, že budou zákazníkům poskytovány energeticky účinné produkty a řešení: výkon pohonné jednotky, optimalizace vozidla a spotřeba paliva.



Alternativní paliva a elektrifikace

Alternativní paliva a elektrifikace představují řešení, která lze použít samostatně nebo v kombinaci. Společnost Scania poskytuje nejširší nabídku motorů na trhu, jež mohou využívat

k pohonu různé alternativy k fosilním palivům, přičemž toto portfolio vyvíjí už více než 25 let. Společnost Scania se také zaměřuje na technologie elektrifikace vozidel i infrastruktury.



Inteligentní a bezpečná doprava

Konektivita je klíčovým faktorem, který umožňuje dosažení efektivnějších logistických toků a vyšší vytiženosti. Bezpečnostní aspekty lze také výrazně

podpořit prostřednictvím digitalizace a automatizace, například při použití v rámci asistenčních technologií pro řidiče.



REAKCE NA RYCHLE SE MĚNÍCÍ SVĚT

[Text: Per-Ola Knutas, Andrew Montgomery, fotografie: Scania]

V mnoha městech a zemích po celém světě již došlo k zahájení přechodu směrem k udržitelné dopravě. Zde uvádíme přehled některých důležitých globálních iniciativ, které v současné době probíhají – a také příklady toho, jak společnost Scania podporuje tuto změnu.

Mezi globální hybné faktory tohoto přechodu patří **udržitelnost** – nutnost vytvoření závazného plánu pro Zemi, jak je stanoveno v Agendě 2030 pro udržitelný rozvoj schválené organizací OSN, a zejména podpora budoucnosti bez fosilních paliv za účelem omezení globálního oteplování a změny klimatu; **urbanizace** – vyvážení silných demografických změn vytvářením obyvatelných měst a zajištěním čistého ovzduší pro všechny obyvatele; a **digitalizace** – rušivá síla, která již mění obchodní modely a společnosti po celém světě.

Zároveň dochází k intenzivnímu technologickému vývoji, jenž má potenciál přinést pozitivní změnu. Technologický posun obecně formuje prostředí mnoha průmyslových odvětví a zejména pak odvětví dopravy. Průmyslové trendy zde zahrnují **automatizaci** – kde umělá inteligence a robotika přetváří společnosti, průmyslové toky a vozidla; **konektivitu** – kde je stále více

zařízení a strojů připojeno ke cloudovým službám využívajícím obrovská množství dat v reálném čase; a **elektrifikaci** – kde vývoj technologií umožní vyrábět udržitelné akumulátory, jež přispějí k nulové uhlíkové stopě, nižší hlučnosti vozidel, dobrým jízdním vlastnostem a nulovým emisím výfukových plynů.

Efekt těchto globálních trendů spočívá v tom, že zájem o udržitelná řešení dopravy rychle roste. Korporace, společnosti, vlády a místní úřady zavádějí ambiciózní zásady a politiky a zavazují se k ekologičtějším činnostem s nízkými emisemi uhlíku. Po dosažení bodu zvratu se dekarbonizovaná doprava značně rozšíří a stane se „novým standardem“, přičemž stávající nevhodná řešení budou vyřazena. Budoucnost dopravy bude ekologická, elektrifikovaná, automatizovaná a digitalizovaná. V případě společnosti Scania se tato změna odehrává nyní prostřednictvím technologických plánů společnosti, plánů výzkumu a vývoje a prostřednictvím partnerství. ●

NORSKO



Norsko má nejvyšší podíl elektromobilů na obyvatele na světě a do roku 2050 chce tato země dosáhnout uhlíkové neutrality. Scania spolupracuje s firmou ASKO, která je největším norským velkoobchodem s potravinami, jemuž společnost Scania dodá čtyři 26tunová nákladní vozidla pro distribuci zboží s elektrickým pohonem na vodíkové palivové články. Vodík je vyráběn lokálně udržitelným způsobem pomocí sluneční energie. Nákladní vozidla jsou postupně dodávána během roku 2019.



ŠPANĚLSKO

Madrid je jedním ze světových měst, jež do roku 2025 plánují zavést omezení vjezdu vozidel se vznětovým motorem do svého centra. Dopravní firma Transgesa, která je zákazníkem společnosti Scania, zde provádí každodenní dodávky po celém regionu Madridu a do centra města. Firma Transgesa provozuje nákladní vozidlo Scania na zkapalněný zemní plyn (LNG), jež umožňuje přístup do oblastí, které jsou pro běžná nákladní vozidla se vznětovým motorem zakázané. Provozovatelé autobusů jsou také povinni postupně přejít na ekologičtější technologii a ve španělském hlavním městě je provozována největší flotila autobusů Scania na hybridní pohon.



KOLUMBIE

V reakci na problém znečištění ovzduší zavedlo město Bogotá na začátku 90. let 20. století systém rychlé autobusové dopravy TransMilenio. Město nyní denně přepraví 1,7 milionu cestujících. Bogotá podniká další krok k vylepšení systému díky pořízení 741 autobusů Scania na plyn splňujících normu Euro 6 – neekologičtějších a nejtisších na kolumbijském trhu. Nasazení těchto kloubových a dvoukloubových autobusů do provozu se plánuje v první polovině roku 2019. Emise uhlíku budou nižší až o 20 procent, emise pevných částic až o 90 procent a emise oxidů dusíku budou čtyřikrát až pětkrát nižší než v případě normy Euro 5.

ŠVÉDSKO



Do roku 2018 celá flotila autobusů ve švédském hlavním městě Stockholmu, tj. celkem 2200 městských, příměstských a meziměstských autobusů, přešla na obnovitelná paliva, čímž se stockholmský region stal prvním na světě s autobusovou flotilou s pohonem kompletně na nefosilní paliva. Společnost Scania dodala městu téměř polovinu těchto autobusů.

FINSKO



Finsko povolilo rozsáhlé testování autonomní dopravy za účelem zlepšení efektivity dopravy a snížení spotřeby paliva i emisí uhlíku. Cílem země je také být lídrem v oblasti inteligentní automatizace dopravy. Scania a finská společnost Ahola Transport uzavřely dohodu o nasazení vozidel s poloautonomním řízením na veřejné komunikace. V rámci svého partnerství se rovněž zaměří na rozvoj dalších nových dopravních technologií souvisejících s asistenčními systémy pro řidiče.

ITÁLIE



Šestikilometrový úsek dálnice A35 Brebemi v severní Itálii se stane nejnovějším místem nabízejícím technologii elektrifikované dálnice. Hlavním cílem tohoto projektu v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru je vytvořit první elektrifikovanou dálnici s „nulovým dopadem“ v Evropě, podél níž budou nainstalovány solární panely generující potřebnou elektrickou energii. Projekt se v Itálii rychle rozvíjí a jsou do něj zapojeni národní a místní politici i zástupci společnosti Scania, Siemens a místních partnerů A35 Brebemi a Concessioni Autostradali Lombarde (CAL). Nákladní vozidla Scania vybavená pantografovými sběrači Siemens a řešenými pro připojení napájení zde budou nasazena do zkušebního provozu.

NĚMECKO



Vzhledem ke zvyšujícím se emisím CO₂ z odvětví dopravy se Německo rozhodlo, že vozidla na plynový a elektrický pohon budou v letech 2019 a 2020 osvobozena od všech dálničních poplatků. Někteří kupující mohou navíc využít dotace až do výše 12 000 EUR na nákladní vozidla na zkapalněný zemní plyn (LNG) a až 8 000 EUR na nákladní vozidla na stlačený zemní plyn (CNG). Zájem o nákladní vozidla na plyn neustále roste a společnost Scania uvedla na trh nový šestiválcový plynový motor o výkonu 410 k zajišťující udržitelnou dálkovou a regionální přepravu. Společnost Scania rovněž dodá elektrická nákladní vozidla pro dálkovou přepravu v rámci státě financovaného výzkumného projektu „Nákladní vozidla pro německé elektrifikované dálnice“, v jehož rámci bude napájení poskytováno vozidlům prostřednictvím nadzemního elektrického vedení. Během let 2019 a 2020 budou nákladní vozidla s elektrickým pohonem testována na třech nových německých elektrifikovaných dálnicích.

SINGAPUR



Ve spolupráci se singapurským ministerstvem dopravy pracuje společnost Scania na vzniku prvního konvoje nákladních vozidel s plně autonomním řízením na světě, jehož cílem je dosáhnout významných úspor paliva a vyšší bezpečnosti silničního provozu. Konvoj bude nasazen na veřejné komunikace za účelem přepravy kontejnerů mezi přístavními terminály v Singapuru. Snahou je nejen vytvořit formaci čtyř nákladních vozidel, přičemž trojice nákladních vozidel za vedoucím nákladním vozidlem bude řízena autonomně, ale i plně automatizovat procesy pro přesné naložení a vyložení nákladu.

THAJSKO, MEXIKO, AUSTRÁLIE, GHANA...



Společnost Scania se připojila k iniciativě Global Industry Partnership zaměřené na ekologické autobusové flotily bez emisí pevných částic se závazkem dodat moderní autobusy 20 velkým městům v Africe, Asii, Latinské Americe a Austrálii, včetně Bangkoku, Bogoty, Buenos Aires, Dar es Salaamu, Jakarty, Johannesburgu, Mexico City, Sydney a dalších. Města na oplátku poskytnou palivo pro motory, které splňují emisní normu Euro 6 nebo US 2010, plus další nízkouhlíková alternativní paliva, jako je bionafta, plyn a ethanol. Společnost Scania může nabídnout autobusy pro všechny tyto technologie.



Energetická účinnost



Alternativní paliva a elektrifikace



Inteligentní a bezpečná doprava

Zdroje: Norwegian Electric Vehicle Association, Climate Action Tracker, C40 Cities, TRIMIS (Transport Research and Innovation Monitoring and Information System, systém provozovaný Evropskou komisí), Concessioni Autostradali Lombarde, německé spolkové ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury, The Climate and Clean Air Coalition (CCAC), Ekberg Advisers.



ZÁKAZ VZNĚTOVÝCH MOTORŮ? ŽÁDNÝ PROBLÉM

[Text: Andrew Montgomery, fotografie: Scania, Zachary Alfred, Getty Images]

Města jsou velkými inovátory v oblasti udržitelné dopravy – protože musí být. Ve španělském rušném hlavním městě Madridu se dopravci usilovně snaží přizpůsobit neustálému omezování emisí a zákazům vztahujícím se na vznětové motory. Pro dopravní společnost Transgesa představuje Scania G 340 s pohonem na LNG náznak budoucích možností distribuce zboží v městském prostředí.



Transgesa provozuje nákladní vozidlo Scania s pohonem na LNG, které využívá k provádění každodenních dodávek v Madridu.

regionu Madridu, včetně centra města. Společnost nyní provozuje nákladní vozidlo Scania na zkapalněný zemní plyn (LNG), jemuž je povolen vjezd do oblastí, které jsou pro běžná nákladní vozidla často zakázané.

Tváří v tvář rostoucím omezením

„Při dodávkách do velkých měst, a zejména do městských center, bezpochyby čelíme kvůli rostoucím omezením velkým výzvám,“ říká Erwin Alberts, provozní ředitel společnosti Transgesa. „Každý rok je to čím dál složitější, protože se musíme vypořádat se zpřísňujícími se požadavky na vjezd, které závisí na typu vozidla a typu paliva. To rozhodně ovlivňuje naši činnost.“

Transgesa věří, že ještě než v Madridu vstoupí v platnost zákaz vjezdu vozidel se vznětovým motorem, dojde v následujících letech v odvětví dopravy k zásadním změnám. „Budou to velmi vzrušující roky, protože všichni naši konkurenti i my se budeme muset přizpůsobit nové a přísnější legislativě. Budeme muset investovat do jiných typů vozidel a také vyškolit naše týmy, abychom dokázali vyhovět budoucím omezením,“ říká Alberts.

Splnění požadavků zákazníků

„Uživatelé dopravních služeb se dříve zdráhali vynakládat více peněz na ekologičtější dopravu, ale postoj se mění,“ říká Alberts. „V dnešní době se setkáváme se stále větším počtem zákazníků, kteří od svých dopravců vyžadují prokazatelnou investici do ekologických vozidel. Větší společnosti to považují za přidanou hodnotu.“

V rámci tohoto přechodu na nový model distribuce zboží v městském prostředí je Scania pro společnost Transgesa cenným partnerem.

„Technologie společnosti Scania nám přináší určité výhody při poskytování služeb našim zákazníkům. Vzhledem k tomu, že čelíme potřebě vyšších investic, bude větší efektivita a spolehlivost hrát ještě důležitější roli.“ ●

Automatické přepnutí na elektrický pohon

Scania Zone je služba provádějící automatickou úpravu nastavení vozidel na základě jejich polohy tak, aby se nákladní vozidla přizpůsobila ekologickým zónám a rychlostním limitům, když jsou provozována v citlivých oblastech, jako jsou centra měst. Scania Zone pomáhá řidičům dodržovat dopravní předpisy a předpisy související s ochranou životního prostředí, čímž zaručuje udržitelný provoz nákladních vozidel. Každá dopravní společnost může propojit pravidlo (např. „max. rychlost 30 km/h“) s předem určenou geografickou oblastí. Pokud vozidlo do této oblasti vjede, automaticky se začne řídit nastaveným pravidlem. Služba Scania Zone používaná ve vozidlech s hybridním pohonem zajišťuje automatické přepnutí vozidla do elektrického režimu, když vjede do ekologické zóny. Tímto způsobem poskytuje tato služba vynikající podporu při plnění rostoucích požadavků na menší hlučnost a čistší vzduch ve městech.



Rychlá autobusová doprava využívající biopaliva

Společnost Scania a francouzský státní dopravní podnik RATP Group podepsali memorandum o porozumění s vládou Burkiny Faso týkající se vybudování moderního a efektivního systému rychlé autobusové dopravy v hlavním městě Ouagadougou. Projekt zahrnuje dodávku autobusů a autokarů, výstavbu autobusového depa, zřízení autobusových zastávek a jízdních pruhů pro autobusy a školení řidičů a servisních techniků. Ve spolupráci s dopravním podnikem RATP zajistí společnost Scania rovněž efektivní správu vozového parku. Společnost Scania bude také pracovat na zavedení alternativních paliv tak, aby byla nakonec celá flotila provozována na bionaftu a bioplyn. Systém bude tvořit celkem 460 autobusů a 90 autokarů a jeho provoz bude zahájen v roce 2019 dodáním prvních 225 vozidel.

Ačkoli se dopravní infrastruktura v madridském regionu rozšiřuje, pro více než 4,4 milionu vozidel na silnicích stále není dostatečná, což vede ke vzniku dopravních kolon, které se občas mohou zdát nekonečné. Rovněž dochází k silnému znečištění ovzduší pevnými částicemi a oxidy dusíku, jež pravidelně mnohonásobně překračují doporučené úrovně. A pokud si navíc uvědomíte, že místní úřady plánují do roku 2025 zakázat vjezd vozidel se vznětovým motorem, čekají na všechny distributory zboží ve městě obrovské výzvy.

Podobné výzvy se stávají čím dál běžnějšími a představují důvod, proč chce společnost Scania udávat směr na cestě k čistším a lepším městům nabídkou řešení městské dopravy, která jsou přístupná, efektivní a atraktivní – a která jsou k dispozici nyní.

Příkladem je dopravní společnost Transgesa, která provádí každodenní dodávky po celém



SCANIA G 500 XT: DO LESA S POŽEHNÁNÍM

Ač se to někomu může zdát neuvěřitelné, Arcibiskupské lesy a statky Olomouc jsou největším soukromým vlastníkem lesů v České republice, protože spravují plochu o výměře více než 42 tisíc hektarů. Část činností si ALSOL chce provozovat sám a začal se tak poohlížet po spolehlivé a ověřené technice. I proto nakonec zvolil pro svoz dřeva vozidlo Scania v konfiguraci 6x6.

V současnosti naše lesy postihlo sucho, což také zapříčinilo kůrovcovou kalamitu. Jak bojujete s nárůstem těžby dřeva?

Protože od církevních restitucí uběhly už bezmála 4 roky a 100% dělnických činností máme ve službách, jdeme nyní cestou, kdy si chceme obstarat část těchto prací ve vlastní režii. V době kdy kulminuje zpracování nahodilých těžeb v důsledku kůrovcové

kalamity a sucha, je nyní správný okamžik k pořízení vlastní odvozové soupravy. Je to sice první auto v porovnání s desítkami jiných, které pro nás jezdí, ale je důležité někde začít a následně pokračovat.

Kolik odvozových souprav pro vás jezdí?

Je to několik desítek. Týdně expedujeme kolem 20 tisíc kubíků dřeva a ty se musí někam převézt.

Byl to váš první nákup nového vozidla. Podle čeho, jste se při jeho výběrem řídili?

Cílem bylo mít kvalitní a spolehlivé vozidlo, které by zvládlo náročný terén Jeseníků. Proto jsme zvolili Scanii v konfiguraci 6x6 a soupravu vybavili také hydraulickou rukou. Vozidlo tak může nakládat a převážet různé sortimenty včetně už zmíněných krácených surových kmenů. Nechtěli jsme

experimentovat, a proto jsme se rozhodli jít osvědčenou cestou.

Jaké bude jeho vytižení?

Pro nás bylo klíčové, abychom nové vozidlo snadno logisticky vytížili. Přesto, že máme řadu odběratelů na pilách po celé České republice, prioritním posláním nové odvozní soupravy bude navážet krácené surové kmeny na lokální manipulační sklady nebo navážení výřezů do vagónů. Například v Jeseníkách máme 25 tisíc hektarů lesa a 2 vlastní manipulační sklady s kolejovou vlečkou. Do nich navážíme dříví na vagóny a manipulujeme krácené surové kmeny, které kvůli kůrovcové kalamitě svážíme z těžko přístupných kopců. Protože jsou napadené škůdcem, musíme je zpracovat opravdu rychle. A to je přesně místo, do kde bude jezdit nová odvozní souprava, a kde máme jistotu, že bude dostatečně vytížena.

Využili jste na pořízení vozidla dotaci EU?

Ano, využili jsme dotačního titulu z programu „technika a technologie“ na odvozní soupravu.

Nebývá zvykem, že by zákazníci před převzetím nechali novému vozidlu i jeho řidiči „požehnat“ ...

Pro nás je to otázka firemní kultury. Naši zaměstnanci a také samozřejmě já společně pracujeme pro katolickou církev. Žehnání novému autu vnímám jako jeden z charakteristických prvků naší firemní kultury, kdy si člověk uvědomí, že vedle ekonomiky, nesmíme zapomenout i lidské hodnoty. Tento akt má ohromné poselství, protože nebezpečí, kterému bývá člověk na silnici vystaven, je opravdu obrovské. Generální vikář to na začátku požehnal v několika větách krásně sdělil – i v situacích na silnici hraje určitou roli „vyšší moc“, která nad vámi bdí, zda o sekundu dříve šlápnete na brzdou, nic se vám nestane a večer se tak v pořádku vrátíte za svou rodinou. Žehnáme nejen vozidlům, ale například když opravíme hájenku, požehnáme i jí. Víme, komu věříme, pro koho pracujeme, a tak i u nás v každé kanceláři máme pověšený křížek.

Jaké plány máte s lesy navracenými v restitucích?

Je třeba si uvědomit, že majetek byl navrácen církvi z jednoho pragmatického důvodu: aby po roce 2032 nemusel stát financovat církev. Po tomto datu by tak měly být samy schopny financovat svůj provoz a potřeby. Nyní je



tedy důležité dobře investovat a mít tak pro budoucnost nastavenou pravidelnou rentu. I našim cílem proto je nastavit dlouhodobý funkční model společnosti, aby vlastník, tedy Arcibiskupství Olomoucké, mohl z výnosů spolufinancovat své potřeby. Nechceme tedy les vytěžít, ale zacházet s ním tak, abychom hospodařili na principu trvale udržitelného hospodaření.

Jak vám tento plán nyní komplikuje sucho a v jeho důsledku také kůrovcová kalamita?

Velmi! Když totiž nyní likvidujeme uschlé a napadené stromy, vytežíme více dřeva, než stihne v lese dorůst. Nyní těžíme přibližně 3x více a k tomu za velmi nízkou prodejní cenu. Stát na problémy v lese reaguje velice těžkopádným způsobem. Nestátním vlastníkům lesů přislíbil finanční podporu na obnovu porostů, asanaci proti kůrovci, kompenzaci na ztrátu na zpeněžení dřeva. Ve skutečnosti uvolnil jen část přislíbených prostředků. Hrozí potenciální nebezpečí, že pokud 30.10. nechválí Senát ČR novelu Lesního zákona, tak vlastníci lesů přijdou o možnost čerpat 2,5 mld. Kč, které stát má pro vlastníky lesa připravené a vlastník lesa nebude mít finanční prostředky na mzdy pro lesní dělníky. Lesy se musí obnovit, aby krajina fungovala tak, jak má. Les má v krajině nezastupitelnou funkci. Umí zadržet vodu v krajině, přispívá k jejímu koloběhu

v přírodě. Nikdo jiný, než lesník to nakonec neudělá. Můžeme si o tom povídat, hlasovat, ale nakonec to všechno stejně skončí u lesníka a lesního dělníka, který vykope jamky, zasadí stromy a pak se bude o ně mnoho let starat, aby z nich vyrostl les pro naše děti. ●





ŠTÍHLEJŠÍ A EKOLOGIČTĚJŠÍ

[Text: Andrew Montgomery, Peter Mathsson, fotografie: Brendan Austin, Tobias Ohls, Scania]

Doprava je základním aspektem hodnotových řetězců všech průmyslových odvětví a plynulý logistický proces je klíčem k větší ziskovosti. V tomto směru vozidla společnosti Scania, její služby a způsob přemýšlení o tocích poskytují různým průmyslovým odvětvím řešení umožňující dosažení štihlejšího a ekologičtějšího hodnotového řetězce.

Scania zaujímá holistický přístup k tokům v průmyslových odvětvích. Tato společnost se zákazníky z oblastí, jako jsou lesnictví, těžba, továrny, přístavy a staveniště, analyzuje celý výrobní proces od suroviny až po hotový produkt.

Jádrum přístupu společnosti Scania je vnímání našich vozidel jako součásti hodnotového řetězce výroby. Například správným umístěním suroviny může lesník rychleji a bezpečněji naložit přepravované dřevo na nákladní vozidlo. Prostřednictvím



▲ V Západní Austrálii testuje těžařská společnost Rio Tinto autonomní sklápěč Scania.

školení a vzdělávání řidičů poskytovaného společností Scania může řidiče stavební firmy zkrátit dobu nečinnosti na staveništi a snížit tak spotřebu paliva.

Mezi další příklady štihlých řešení společnosti Scania pro hodnotové řetězce v průmyslových odvětvích patří služby, které zajišťují provozuschopnost, spolehlivost a ziskovost, jako jsou smlouvy o cílených opravách a údržbě, služby pro správu vozového parku Scania Fleet Management a služby pro optimalizaci pracoviště Scania Site Optimisation (rámec nástrojů pro těžební průmysl). V rámci optimalizace pracoviště se využívá holistický pohled na dopravní operace v těžebním průmyslu. Jeho účelem je nalézt a zaměřit se na problémová místa v těchto tocích pomocí informací předávaných z komunikačních jednotek v každém vozidle.

Celkový logistický tok

„Identifikujeme skryté plýtvání. Poté doporučíme opatření, která zajistí zefektivnění procesů, a navrhujeme kompletní řešení celkového logistického toku,“ říká Björn Winblad, vedoucí divize Scania Mining.

Konkrétním příkladem přístupu společnosti Scania k průmyslovým odvětvím je autonomní dopravní systém nové generace, který společnost Scania nyní testuje v provozech firmy Dampier Salt vlastněné skupinou Rio Tinto v Západní Austrálii. Skupina Rio Tinto je průkopníkem ve

využívání automatizace v těžebním průmyslu a pyšní se největším počtem nákladních vozidel bez řidičů, první plně autonomní dálkovou železniční sítí pro přepravu těžkého nákladu na světě a plně autonomními vrtnými soupravami.

Autonomní sklápěč

První fáze zkušebního provozu začala v srpnu 2018 a zahrnuje autonomní sklápěč Scania XT 8×4, který pracuje odděleně od aktivních operací společnosti Dampier.

Během této počáteční fáze bude ve vozidle přítomen také řidič, jehož úkolem bude sledovat provoz nákladního vozidla a v případě potřeby zasáhnout tak, aby byla zaručena maximální bezpečnost. V následujících fázích budou přidána další autonomní nákladní vozidla Scania s cílem zajištění vzájemného automatického rozpoznávání vozidel a vytvoření dispečerských řídicích prvků inteligentní flotily.

„Vzhledem k vysoké míře využívání vozidel jsou těžební oblasti ideální pro testování nové autonomní technologie,“ říká Winblad.

„Toto odvětví může těžit z výhod automatizace, kterými jsou vyšší bezpečnost a produktivita. Navíc zde získané zkušenosti pomohou při vývoji plně autonomních řešení pro další dopravní aplikace. Je velmi povzbudivé, že můžeme poznamenat, že nákladní vozidlo v rámci svého provozu pracovalo bezpečně a v souladu s očekáváním.“ ●



Testování poloautonomního konvoje nákladních vozidel

Ve spolupráci se singapurským ministerstvem dopravy a singapurským přístavem pracuje společnost Scania na návrhu prvního konvoje nákladních vozidel s poloautonomním řízením na světě. S téměř jedním milionem vozidel na silnicích a 12 procenty celkového množství půdy využívanými pro dopravní infrastrukturu čelí Singapur rostoucím omezením v podobě obtížného cestování a nedostatku půdy. Navíc je zde také málo řidičů. Cílem je vytvořit konvoj čtyř nákladních vozidel, přičemž trojice nákladních vozidel za vedoucím nákladním vozidlem bude řízena autonomně, a rovněž i plně automatizovat procesy nakládání a vykládání nákladu. Přípravy pokročily a testovací konvoje budou během roku 2019 přepravovat kontejnery na veřejných komunikacích mezi přístavními terminály.



Nákladní vozidlo na plyn jako trumf v boji proti emisím

První nákladní vozidlo na plyn z nové řady Scania XT pro stavební aplikace bylo dodáno do belgického města Hasselt. Městská rada se rozhodla pro hákový nakladač Scania P 340 4×2 s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG) kvůli jeho nižším emisím uhlíku. „V městském prostředí je však ještě důležitější skutečnost, že toto vozidlo má na rozdíl od svých protějšků se vznětovým motorem nižší emise pevných částic o 95 procent,“ říká Joost Venken, radní pro životní prostředí a udržitelnost. „Kromě zdravotních přínosů je provoz na CNG také výrazně levnější. Plynové motory Scania mohou v budoucnu stejně dobře využívat jako palivo i bioplyn, takže budeme moci i nadále pokračovat ve výrazném snižování emisí CO₂.“

DELŠÍ A EFEKTIVNĚJŠÍ

[Text: Andrew Montgomery, Peter Mathsson, fotografie: Gustav Lindh, Silvio Serber, Scania]

Dálková doprava je oblastí vyznačující se náročnými zákazníky, krátkými termíny a nízkými ziskovými maržemi.

Nákladní vozidla Scania pro dálkovou dopravu spojují nejmodernější technologie, spolehlivost a přizpůsobená řešení pomáhající zákazníkům splnit jejich obchodní i klimatické cíle.

Mnoho dnešních dopravců musí reagovat nejen na nízké marže vyvolané náročnějšími požadavky na včasné dodávky v odvětví elektronického obchodu, ale také na očekávání, že tyto dodávky budou probíhat maximálně udržitelným způsobem. Tyto požadavky mohou pocházet od velkých uživatelů dopravních služeb, jako jsou maloobchodní řetězce, nebo od jednotlivých spotřebitelů. Oba trendy mají za následek rostoucí poptávku po řešeních spojujících ziskovost a udržitelnost.

Vzhledem k těmto trendům soustředí společnost Scania značné zdroje do rozvoje pohonných jednotek vyznačujících se špičkovou provozní ekonomikou. Nová generace nákladních vozidel Scania nabízí oproti našim předchozím vozidlům průměrnou úsporu spotřeby paliva ve výši více než pět procent.

Inteligentnější logistika

V odvětví dopravy však roste také zájem o různá alternativní paliva, jako je kapalný zemní plyn, stlačený zemní plyn a bioplyn. Snadno dosažitelným cílem z hlediska

ziskovosti a udržitelnosti v současném systému dopravy je navíc omezení plýtvání. Průměrné vytížení nákladních vozidel v Evropě se pohybuje kolem 60 procent, což znamená zbytečné cesty zatěžující životní prostředí i rozpočet dopravních společností.

„Lepším plánováním a inteligentnější logistikou lze dosáhnout snížení emisí CO₂ o přibližně 25 procent,“ říká Jonas Nordh, ředitel divize Sustainable Transport Solutions ve společnosti Scania. „Optimalizace užitečného zatížení je jednou z největších výzev pro odvětví dopravy, s jejímž řešením mohou pomoci nástroje konektivity od společnosti Scania.“

Redukce nákladů o 25 procent

Jednou ze společností, která podniká významné kroky k větší efektivitě, je španělská automobilka SEAT. Se svým logistickým partnerem Grupo Sesé posuzuje společnost výhody provozování kombinací tahačů a návěsů s délkou 31,7 m, v rámci nichž jsou za tahač Scania R 580 připojeny dva návěsy dlouhé 13,6 m. Výsledkem je zvýšení užitečného zatížení na 70 tun.

Společnost SEAT doufá, že tato nová



Španělská automobilka SEAT začala testovat kombinace tahačů a návěsů s délkou 31,7 m za účelem snížení emisí a nákladů.

konfigurace sníží emise uhlíku o 20 procent a náklady na logistiku o 25 procent.

„Tímto způsobem bychom mohli snížit počet nákladních vozidel v provozu o polovinu, což by přineslo obrovské výhody z hlediska udržitelnosti, životního prostředí, bezpečnosti a efektivity,“ říká Dr. Christian Vollmer, viceprezident pro výrobu a logistiku ve společnosti SEAT. ●



Konektivita přispívající k lepší provozní ekonomice

S využitím velkých objemů dat z více než 370 000 propojených vozidel je společnost Scania schopna přizpůsobit nákladní vozidla individuálním požadavkům každého zákazníka. Konektivita však hraje důležitou roli také u časově orientovaných služeb, jako je Scania Flexible Maintenance, která umožňuje servisování vozidel na základě provozních dat v reálném čase a skutečného využití. Od svého spuštění před dvěma lety se ke službě Scania Flexible Maintenance zaregistrovalo více než 70 000 zákazníků. Další službou podporující posun dopravních společností směrem k udržitelnosti bez negativního ovlivnění ziskovosti je Scania Fleet Composer. Tato služba analyzuje velké množství dat získaných z propojených vozidel a nabízí zákazníkům nejlepší řešení zvyšující efektivitu a udržitelnost jejich každodenních činností.

Snížení spotřeby paliva

V roce 2017 společnost Scania představila systém Pulse & Glide, který je novou přidavnou funkcí v rámci aktivního GPS tempomatu (Cruise Control with Active Prediction – CCAP). Nyní mohou nákladní vozidla používat režim Eco-roll dokonce i v těch svazích, jejichž spád by za normálních okolností nebyl pro zachování rychlosti dostatečný. Inženýr společnosti Scania Fredrik Roos, který vyvinul tuto technologii společně se svým kolegou, inženýrem Mikaelem Ögrenem, říká: „Díky zvýšení rychlosti – tj. „pulzní“ fázi Pulse – a následné jízdě na volnoběh – tj. „klouzavé“ fázi Glide – může systém výrazně prodloužit celkovou dobu, kdy vozidlo využívá režim Eco-roll. Na vhodných úsecích vozovky může tato nová funkce sama o sobě přispět k podstatným úsporám paliva.“



PALIVO NA CESTU KE ZMĚNĚ



Společnost Scania nabízí nejširší portfolio vozidel na alternativní pohon na trhu. Aby však bylo možné dosáhnout změny, je zapotřebí navazovat partnerství umožňující vytváření infrastruktury pro obnovitelná paliva i elektrifikaci v ekosystému dopravy.

[Text: Per-Ola Knutas, fotografie: Gustav Lindh, Kjell Olausson]

Za účelem urychlení přechodu směrem k udržitelné dopravě uzavírá společnost Scania strategická partnerství s výrobci pohonných hmot, poskytovateli infrastruktury a dalšími zainteresovanými stranami, jako jsou úřady, vlády a města. Přístup společnosti k přeshraniční spolupráci

zohledňuje celý systém dopravy a zahrnuje dopravní společnosti, partnery v oblasti infrastruktury a uživatele dopravních služeb. Poslední uvedená skupina hraje v této oblasti čím dál důležitější roli, protože společnost Scania je stále více kontaktována uživateli dopravních služeb, kteří mají zájem diskutovat o udržitelných řešeních.

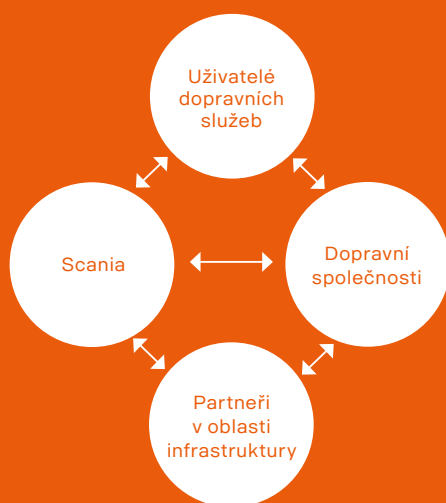
„Prostřednictvím tohoto ekosystému můžeme v odvětví dopravy podporovat zvyšování využívání tolik potřebných alternativ k naftě,“ říká Evalena Falck, která je ve společnosti Scania odpovědná za vztahy s mezinárodními zákazníky provozujícími vozové parky. „Přístup k obnovitelným palivům a elektřině pro vozidla by měl být stejně snadný, jako je tomu v současné době u klasické nafty. Doprava bez fosilních paliv by již neměla být považována za „alternativu“, ale za běžnou věc.“

Aby mohla společnost Scania podporovat tuto změnu, je pro ni zásadní začlenění zainteresovaných stran mimo tradiční zákaznickou základnu. „V našem přístupu k partnerstvím je součástí rovnice i důkladná analýza vozových parků a činností zákazníků a rovněž vztah založený na vzájemné důvěře



Opad, který lze přeměnit na palivo

Scania spolupracuje se společností SUEZ, světovým lídrem v oblasti recyklace, na vývoji nových obchodních modelů a zvýšení dostupnosti biopaliv. Scania dodá nákladní vozidla, jež přemění současný vozový park společnosti SUEZ tvořený 11 000 vozy tak, aby zahrnoval větší podíl udržitelných vozidel. Obě společnosti budou také dlouhodobě pracovat na několika strategických rozvojových projektech, jako jsou inovace a vývoj nových obchodních modelů, jež bude moci společnost SUEZ uplatnit na trhu. Další oblastí, kterou společnosti zkoumají, je výroba bioplynu z recyklovaného odpadu vzniklého z procesů společnosti SUEZ.



Holistický přístup. Společnost Scania zapojuje do svých činností dopravní společnosti, uživatele dopravních služeb i partnery v oblasti infrastruktury. Příkladem takové spolupráce je partnerství s globální recyklační společností SUEZ.

” Prostřednictvím tohoto ekosystému můžeme v odvětví dopravy podporovat zvyšování využívání tolik potřebných alternativ k naftě.“

Evalena Falck, odpovědná ve společnosti Scania za vztahy s mezinárodními zákazníky provozujícími vozové parky.



a transparentnosti,” dodává Falck.

Kromě toho se při urychlování pokroku směrem k udržitelnému systému dopravy stávají stále důležitějšími také partneři v oblasti infrastruktury. Biopaliva jsou na mnoha trzích vzácná a chybí iniciativy na podporu infrastruktury pro elektrifikovaná těžká nákladní vozidla.

Společnost Scania navázala partnerství s celou řadou zainteresovaných stran v oblasti infrastruktury, jejichž cílem je pomoci vytvořit podmínky, které zákazníkům umožní podniknout kroky k dekarbonizaci jejich vozových parků. Mezi tyto subjekty patří ropné a plynárenské společnosti, které do svých portfolií zahrnují alternativní paliva a které jsou ochotny rozšiřovat distribuční síť, výrobci syntetických paliv a společnosti vyrábějící elektřinu, jež podporují nárůst

počtu elektrifikovaných vozidel a zaměřují se speciálně na výrobu obnovitelné energie.

Společnost Scania současně spolupracuje se zákazníky, kteří mají prostřednictvím svých činností stávající nebo potenciální přístup k biopalivům. Jedním z příkladů je gigant SUEZ zabývající se zpracováním a recyklací odpadů (viz textové pole výše), dalším pak francouzský dopravce Citram Aquitaine, který provozuje autobus Scania Interlink na bioethanol pocházející ze zbytků (výlisků) získaných během procesu výroby vína v oblasti Bordeaux.

„Třetím příkladem je naše spolupráce s velkou zemědělskou společností, s níž zkoumáme možnosti využití odpadních produktů společnosti k výrobě syntetické bionafty – HVO – umožňující přechod společnosti k dopravě využívající alternativní paliva.“ ●

Konsorcium na podporu bioplynu

BioLNG EuroNet je nové konsorcium, jež bylo založeno s cílem podporovat rozšiřování používání plynových nákladních vozidel v Evropě. Konsorcium, které zahrnuje společnosti jako například Scania, Shell, Grupo DISA, OSOMO a Iveco, obdrželo z fondů EU prostředky ve výši 2,9 miliardy EUR a zaměřuje se na výrobu zkapalněného bioplynu z odpadů a zbytků i na budování sítě čerpacích stanic na plyn na klíčových obchodních trasách v Evropě. Program rovněž poskytne významné pobídky pro dopravce, kteří se rozhodnou koupit nákladní vozidlo s plynovým pohonem namísto konvenčního naftového.



LNG UŽ JE I V ČESKU

Společnost Scania nabízí nejširší portfolio vozidel na alternativní pohon na trhu. Aby však bylo možné dosáhnout změny, je zapotřebí navazovat partnerství umožňující vytváření infrastruktury pro obnovitelná paliva i elektrifikaci v ekosystému dopravy.

Autor: Michal Štengl, Transport a Logistika

LNG už je i v Česku

Přestože u nás zatím máme jenom jednu plnicí stanicí na zkapalněný zemní plyn, čeští dopravci se o toto alternativní palivo zajímají. I proto můžete na českých silnicích potkat Scanii R410 LNG s návěsy různých firem. Vyzkoušeli jsme si ji ve dvou zcela odlišných typech provozu.

Scania není na poli alternativních pohonů žádným nováčkem, dlouhodobě aktivní je v oblasti pohonu na stlačený zemní plyn (CNG). U nás s těmito tahači jezdí

například krnovská společnost Santa Trans či DB Schenker. Na zemní plyn ale jezdí také autobusy společnosti 3ČSAD (nyní Transdev) na severní Moravě. Scania si proto nenechala ujet vlak ani v oblasti zkapalněného zemního plynu (LNG).

Unikátní test

Že je o technologii LNG mezi zákazníky zájem, svědčí do konce roku plný rezervační kalendář na jediné testovací vozidlo, které si přihlásilo české zastoupení Scanie.

Jedním ze zákazníků byla i společnost DS Logistic z Libštátu, která ho měla zapůjčené od poloviny dubna do poloviny května. Ta je největším soukromým přepravcem sypkých a volně ložených hmot v Česku a jezdí převážně po vnitru, částečně ale i v Německu a v Polsku. Ve stejné době si ale zapůjčila další plynový model, Iveco Stralis 460, aby připravila i v Evropě poměrně unikátní srovnávací test. „Abychom zjistili slibovanou ekonomickou výhodnost LNG, postavili jsme proti sobě Iveco, Scanii

a klasický naftový Mercedes-Benz Actros,“ říká Milan Tichý, projektový manažer DS Logistic, který tento test připravil.

Jeho unikátnost spočívala v tom, že všechny tři soupravy jezdily pohromadě na stejné trase se stejným nákladem a zatížením. Připravit tento test nebylo vůbec jednoduché a naplno to zaměstnávalo čtyři lidi. „Dělat jsme na tom začali od podzimu. Museli jsme se přihlásit k dani, zajít za hasiči. Těch povolení bylo opravdu hodně,“ vzpomíná Milan Tichý. Hodně složité bylo samozřejmě i zajištění plnicí stanice a doprava LNG do Libštátu, kde firma DS Logistic sídlí.

Pomohl GasNet

Silného partnera našli ve společnosti GasNet, což je dceřiná společnost firmy Innogy. Ta zajistila jak kontejner se 7 tunami LNG, tak i přečerpávací stanici na samotné plnění, tzv. MicroFueller. Nejde však o klasickou mobilní plničku, ale servisní zařízení sloužící k odčerpání a následnému dočerpání LNG před servisní opravou vozidla. Plnička byla na dvoře firmy DS Logistic nainstalována ve spolupráci s firmou ATP v dubnu letošního roku. Nevýhodou tohoto řešení je to, že se MicroFueller musí naplnit dřív, než se plní samotné auto. A to o cca 40 minut. Navíc jak upozorňuje Jaroslav Tichý, jelikož zde není kryogenní čerpadlo, plní se na rozdíl tlaků, spousta LNG se musela část plynu upustit. „Zdaleka ne všech sedm tun doteklo do nádrží,“ říká.

Těžká dřina

Na Scanii čekala v barvách DS Logistic opravdu těžká práce, a to do slova a do písmene. Jejich soupravy se sklopnými návěsy totiž naplno využívají povolenou hmotnost 48 tun, takže by potřebovaly konfiguraci 6x2. Jak Scania, tak Iveco byly v konfiguraci pro dálkovou dopravu 4x2, takže neměli ani hydraulický okruh. I s tím si lidé od DS Holding poradili a vybavili návěsy vlastním okruhem poháněným pomocným agregátem. Vedle těžkého nákladu je však čekal i poměrně náročný kopcovitý profil. Alespoň v době, kdy jsem si tahač zkoušel.

Ticho léčí

Do Scanie přeseďám z Iveca bosý. Jako správný šofér jsem se zul a nechal boty na druhém stupínku. Jenže dveře u Stralisu sahají jenom k prvnímu schůdku, takže boty skončily někde ve škarpe. Už u Iveca jsem si



Plnička byla na dvoře firmy DS Logistic nainstalována ve spolupráci s firmou ATP v dubnu letošního roku.



pochvaloval, jak je plynový motor ve srovnání s dieselem tichý. Jenže když poprvé natočil šestiválec ve Scanii, zjistil jsem, že je ještě tišší. Také řídičsky se mi Scania líbí o dost víc než Iveco, protože její ovládání je pohodovější a přirozenější. Navíc má krásnou přístrojovou desku a uživatelsky lépe nalaďené a dávkovatelné brzdy. S oběma řidiči, kteří se na Scanii střídají, se shodujeme na tom, že má Scania i mnohem komfortnější podvozek. A to se na rozbitých okreskách opravdu hodí.

Dostává do těla

V prudkých kopcích a s 31 tunami za zády je logicky znát výkonový hendikep motoru Scanie. Oba mají sice stejný točivý moment 2000 Nm, třináctilitr od Iveca ale disponuje výkonem 460 k, kdežto 12,7litrový švédský šestiválec 410 k. Takže za námi jedoucí Iveco nás v kopcích dojíždí. Skvělou práci odvádí převodovka Opticruise.

Řadí nejen sametově, hlavně ale bleskově, což se v táhlých stoupáních hodí, aby člověk téměř



nezastavil. Na dálnici už 410 koní pocitově docela stačí, i když samozřejmě člověk musí jezdit s vědomím, že výkonová rezerva zde prostě není.

Přesvědčivé ano

Scania byla spolu s oběma vozy v provozu 20 dní. Za tu dobu ujela 2591 km a převezla skoro 1500 tun nákladu. Její reálný dojezd je kolem 600 km. „Hodně ale záleželo, kolik LNG se podařilo do aut dostat, to se totiž měnilo,“ vysvětluje Jaroslav Tichý. Ve srovnání s naftou Scania při ceně 25 Kč/kg LNG čistě na palivu ušetřila 23 %!

Zelená logistika

Jen krátce poté jsem do kabiny Scanie R410 LNG usedl podruhé. Tentokrát jsem měl ale zapojený klasický plachtový návěs s velkým logem Yusen Logistics. Tato logistická společnost totiž ve spolupráci s firmou PEMA Praha, což je přední tuzemský poskytovatel pronájmu nákladních vozidel a návěsů, a dopravcem J. P. Spedition & Transport z Kralup nad Vltavou testovala Scanii R410 LNG pro potřeby projektu Zelená logistika Škoda Auto. Cílem tohoto testu bylo zjištění přesných a skutečných dat o spotřebě paliva, reálných možnostech tankování,

kilometrovém dojezdu a dalších údajích o provozu nákladních souprav poháněných LNG. Ty by měly být využity pro přepravy, které Yusen Logistics zajišťuje na přímých linkách mezi jednotlivými výrobními závody a sklady. Důležitým aspektem je samozřejmě i snížení emisí CO₂, které jsou i v nákladní dopravě čím dál důležitější.

Přirozenější prostředí

Test probíhal tři srpnové týdny, během kterých souprava složená z tahače R410 a klasického plachtového návěsu najezdila 5380 km. Pro potřeby automotive je

Dlouhé přípravy

Kassel nebyl vybrán úplně náhodou. Je zde totiž jedna z mála LNG stanic v Německu. Provozuje ji společnost Liqvis a dřív než u ní poprvé natankujete, musíte projít poměrně dlouhou byrokratickou mašinerií. „S firmou Liqvis musíte mít uzavřenou smlouvu a projít školením, na základě kterého dostanete certifikát,“ vzpomíná Ivo Budař ze společnosti Yusen Logistics, který vše zařizoval. Podmínkou pro získání certifikátu jsou i ochranné pomůcky, tedy rukavice, štít a zástěra. To vše bratru za 430 eur přímo dle požadavku firmy Liqvis. Pak se ještě nějakou dobu muselo čekat, než přijde poštou čip, bez kterého nenatankujete. „Jedinou možností placení je inkaso,“ vysvětluje Ivo Budař. Ani samotné tankování nebylo úplně bez komplikací, protože Scania má plnicí hrdlo na opačné straně. V Kasselu si za LNG účtují 0,989 eur za kg, což je srovnatelné s Louny, kde kilo stojí 25 Kč. Celkem se během testu natankovalo 1120 tun LNG.



◀ Ivo Budař ze společnosti Yusen Logistics



samozřejmě vhodnější low-deckový návěs, tuto verzi tahače Scania zatím nemá. Nicméně na ní pracuje. Souprava jezdila jak na vnitru, tak do zahraničí. Dvakrát se například jelo z Mladé Boleslavi do Bielefeldu a zpět. Trasa kvůli tankování přes Louny a Kassel. Náklad vážil 10 tun a řidič společnosti JP Spedition & Transport dosáhl během této cesty průměrné spotřeby 22,6 kg na 100 km. Na začátku testu si dávali delší dojezdové časy, protože nevěděli, jak to bude s dojezdy. Ty ale postupně zkracovali.

Žádný rozdíl

I my jsme si Scanii R410 vyzkoušeli v klasickém dálničním provozu s 10tunovým nákladem, který je pro ni mnohem přirozenější, než tahat 30 tun šterku po klikatých kopcovitých silničkách. Samozřejmě se to pozitivně odrazilo na dynamice. Už žádné brzdění dopravy, ale hezky ve vláčku s ostatními kamiony. A občas i nějaké to předjetí. Opět nás překvapilo, jak moc tichý je plynový motor ve srovnání s klasickým dieselem. To nám potvrdil i řidič firmy J. P. Spedition & Transport pan Luděk Petrásek. ●

NĚKOLIK ZAJÍMAVOSTÍ O LNG

- 1 litr LNG je ekvivalent 0,72 l nafty
- 1 kg LNG je stejně energie, jako 1,39 l nafty
- Průměrná cena 1 litru LNG je v Evropě o 45 % nižší než nafty
- LNG zabírá 600 menší objem než zemní plyn, ve srovnání s CNG třikrát menší
- V Česku je zatím jenom jedná pevná stanice v Lounech a jedna mobilní v Hustopečích
- Během roku chce Innogy otevřít tři mobilní stanice na LNG
- Nákladní vozy na LNG mají do 31. 2. 2020 nulové mýto v Německu
- Nákladní vozy na LNG ve Finsku mohou vozit o 1 tunu nákladu víc

MODERNIZOVANÁ NABÍDKA ŘADOVÝCH MOTORŮ SCANIA

Nabídka motorů představená spolu s novou generací tahačů vítězí nejen v odborných testech díky své špičkové hospodárnosti, ale také u samotných zákazníků. Od vozidel Scania se totiž vždy očekává to nejlepší, zejména pokud jde o spotřebu paliva. Už tak výtečné motory (DC09/DC13) nyní doznaly několika dílčích změn a vylepšení. Kromě přidání varianty 540 HP bylo i zdokonaleno spalování a výměna plynů spolu s nižším vnitřním třením, vylepšení doznalo také turbodmychadlo a inteligentní příslušenství, což dohromady umožnilo snížit spotřebu paliva o 2,0 – 2,5 % v závislosti na konkrétním motoru.

Shrnutí vylepšení:

- Turbodmychadlo s kuličkovými ložisky (500 hp/540 hp)
- Optimalizované sběrné potrubí turbodmychadla a výfukové potrubí
- Vyšší kompresní poměr
- Vyšší špičkový tlak ve válci (dc09)
- Nižší vnitřní tření
- Variabilní čerpadlo chladicí kapaliny (euro 6)
- Variabilní čerpadlo posilovače řízení (euro 6 nebo vozidla s dvojitou přední nápravou)
- Optimalizovaný 180A alternátor jako nový výkonový stupeň
- Vylepšený systém dodatečného čištění výfukových plynů
- Nový vylepšený software pro řízení motoru



Co se týče motorových platform, navazuje Scania na úspěšnou dráhu koncepce agregátů vybavených pouze katalytickou redukcí SCR a turbodmychadly s pevnou geometrií lopatek. Tato osvědčená strategie skýtá mimořádné schopnosti v oblasti úspory paliva a také lepší produktivitu a provozuschopnost. Vylepšená řada motorů je také v souladu s filozofií vysokého točivého momentu od nízkých otáček, kterou Scania prosazuje. Pásmo otáček nejvyššího točivého momentu je nyní ještě širší než dříve. Maximální točivý moment je k dispozici už od 900 ot./min místo dřívějších 1000 ot./min.



Turbodmychadlo s kuličkovými ložisky

Nejvýkonnější motory DC13 500 HP a 540 HP) jsou vybaveny novým turbodmychadlem, které místo kluzných ložisek používá ložiska kuličková. Toto řešení je v souladu se strategií vysokého točivého momentu od nízkých otáček a díky mimořádně rychlé odezvě také zlepšuje výkonové charakteristiky.



Variabilní čerpadlo posilovače řízení

Oba motory DC09 a DC13 disponují rovněž variabilním čerpadlem posilovače řízení. Jeho přínos k celkové hospodárnosti není sice velký, ale přesto je důležitý. (Pouze motory Euro 6 nebo vozidla s dvojitou přední nápravou)



Vylepšení vnitřních součástí

S cílem snížit vnitřní tření byly provedeny změny na pístech, pístních kroužcích a povrchové úpravě válců. Zvýšily se také hodnoty kompresního poměru, což dále pozvedlo energetickou účinnost motoru, přičemž u motorů DC09 byl se stejným cílem současně zvýšen maximální tlak ve válci.



Optimalizované sběrné potrubí turbodmychadla a výfukové potrubí

Konstruktéři Scania věnovali pozornost každému detailu. S cílem zvýšit impulsní energii a zrychlit odezvu motoru doznalo změn sběrné potrubí turbodmychadla, výfukové potrubí i turbínová skříň.



Optimalizovaný 180A alternátor

Jako nový nejvyšší výkonový stupeň byl přidán optimalizovaný 180ampérový alternátor, který představuje vhodný doplněk k stávajícímu 150ampérovému alternátoru.



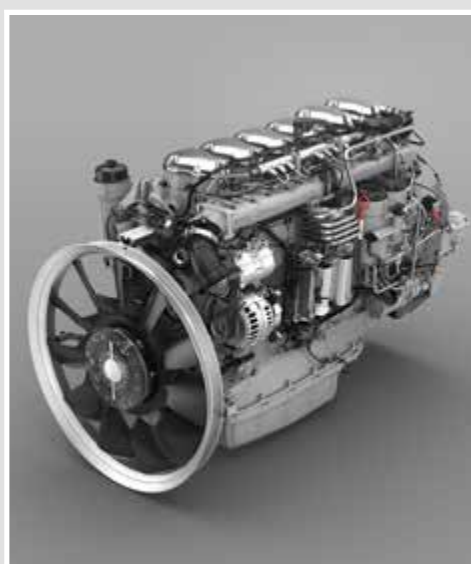
Ventilová víka

Ventilová víka získala novou podobu; jejich styl je stejný jako u motorů V8.



Variabilní čerpadlo chladicí kapaliny

Oba motory DC09 a DC13 jsou vybaveny variabilním čerpadlem chladicí kapaliny, které přispívá k úspoře paliva tím, že v cyklech s nižším zatížením se méně zapojuje.



Shrnutí

„Tato vylepšená nabídka motorů bude přinášet zákazníkům vyšší ziskovost a současně vypouštět do vzduchu méně emisí CO₂. Scania průběžně zdokonaluje a rozšiřuje sortiment pohonných jednotek, tak abychom každému zákazníkovi dokázali ušít na míru tu nejlepší nabídku.

Motor s vnitřním spalováním sice nakonec nevyhnutelně ustoupí elektrifikovaným hnacím jednotkám, ale do té doby je naší povinností nabízet to nejlepší možné řešení – v každém ohledu,“ říká Alexander Vlaskamp, senior viceprezident a vedoucí divize Scania Trucks.

SCANIA PŘIDÁVÁ DO SVÉ ŘADY 13LITROVÝCH MOTORŮ VERZI S VÝKONEM 540 KONÍ

- Pátý člen řady špičkových 13litrových motorů Scania
- Úspora paliva až 2 procenta
- Ideální pro aplikace citlivé na hmotnost, u nichž je důležitý vysoký výkon
- Úspora paliva díky nízkému vnitřnímu tření, novému turbodmychadlu a chytrým pomocným systémům

Řada špičkových 13litrových motorů Scania je nyní doplněna o verzi s výkonem 540 k. Nový motor – DC13 166 – je primárně určen pro aplikace a zákazníky vyžadující vysoký výkon a stabilní jízdní vlastnosti, avšak citlivost na hmotnost nebo omezení, jako je zatížení přední nápravy, brání použití o něco těžších motorů Scania V8, jejichž hodnoty výkonu začínají na 520 k.

„V rámci našeho příslibu vždy naše nabídky přizpůsobovat na míru požadavkům zákazníků jsme identifikovali potřebu špičkové verze našeho 13litrového hrdiny,“ říká Alexander Vlaskamp, senior viceprezident a vedoucí společnosti Scania Trucks. „Náš sortiment řadových šestiválců patří v oblasti hospodárnosti ke špičce v odvětví. Nákladní vozidla Scania s 13litrovými motory obdržela v Německu ocenění „Green Truck“ tři roky po sobě, což je obdivuhodný počín.“

Společnost Scania nyní nabízí pět různých výkonových stupňů svého nejběžnějšího motoru v podobě tohoto řadového šestiválce: 370, 410, 450, 500 a 540 k (viz tabulka níže). Nová verze s výkonem 540 k většinou využívá stejné technologie jako její sourozenec s výkonem 500 k – například

robustní turbodmychadlo s pevnou geometrií a kuličkovými ložisky namísto radiálních ložisek.

„Výkonná verze 540 k je určena především pro zákazníky a trhy, kde právní aspekty týkající se zatížení přední nápravy brání ve výběru modelu V8,“ dodává Vlaskamp. Avšak zároveň je ideální pro každého, kdo v rámci svého podnikání v oblasti dopravy potřebuje větší výkon. Ve spojení s příslušnou převodovkou lze tento motor využívat stejně dobře jak u nákladního vozidla pro přepravu dřeva, tak i vozidla pro rozvoz drobného zboží. Druhá jmenovaná vozidla jezdí po evropských dálnicích s poměrně malou zátěží, avšak o to více dbají na spotřebu paliva a průměrné rychlosti.“

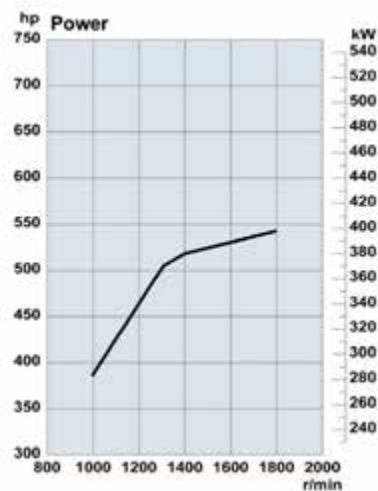
Společnou vlastností všech motorů DC13 je

jejich vynikající hospodárnost a použití pouze SCR pro následné zpracování výfukových plynů. Velká robustnost spolu se službami společnosti Scania, jako jsou smlouvy o údržbě s flexibilními plány, přispívá k příznivým údajům z hlediska nákladů a provozuschopnosti, což vede k vynikající celkové provozní ekonomice.

„Díky lepším hodnotám spotřeby paliva a poměru výkonu k hmotnosti bude tento motor atraktivní volbou pro mnoho zákazníků společnosti Scania,“ uvádí Vlaskamp. Točivý moment 2 700 Nm již od 1 000 ot/min umožňuje cokoli mezi rychlou změnou převodových stupňů a prací v nízkých otáčkách a zaručuje vynikající schopnost rozjezdu díky nápravám s redukcí v náboji kola u lesnických aplikací.



DC13 166 540 Euro 6



Řada 13litrových motorů Scania splňujících normu Euro 6

Technické údaje pro DC13 370 – 450 k

	DC13 162 370 k	DC13 163** 410 k	DC13 164** 450 k
Typ	Řadový		
Zdvihový objem	12,7 l		
Pořadí zapalování	1-5-3-6-2-4		
Počet válců	6		
Počet ventilů na válec	4		
Vrtání × zdvih	130 × 160 mm		
Kompresní poměr	23,0 : 1		
Vstřikování paliva	Scania XPI		
Řízení emisí	Scania SCR		
Výfuková brzda	242 kW při 2400 ot/min		
Objem oleje	40 l		
Max. výkon	370 k (272 kW) při 1800 ot/min	410 k (302 kW) při 1800 ot/min	450 k (331 kW) při 1800 ot/min
Max. točivý moment	1900 Nm při 900–1340 ot/min	2150 Nm při 900–1340 ot/min	2350 Nm při 900–1340 ot/min

Technické údaje pro DC13 500 – 540 k

	DC13 165 500 k	DC13 166 540 k
Typ	Řadový	
Zdvihový objem	12,7 l	
Pořadí zapalování	1-5-3-6-2-4	
Počet válců	6	
Počet ventilů na válec	4	
Vrtání × zdvih	130 × 160 mm	
Kompresní poměr	21,0 : 1	
Turbodmychadlo	Kuličková ložiska	
Vstřikování paliva	Scania XPI	
Řízení emisí	Scania SCR	
Výfuková brzda	242 kW při 2 400 ot/min	
Objem oleje	40 l	
Max. výkon	500 k (368 kW) při 1 800 ot/min	540 k (397 kW) při 1 800 ot/min
Max. točivý moment	2 550 Nm při 925–1 340 ot/min	2 700 Nm při 1 000–1 300 ot/min

** K dispozici rovněž ve verzi, která může používat až 100% bionaftu, jako je FAME.

Všechny vznětové motory splňující normy Euro 5 a Euro 6 od společnosti Scania mohou jako palivo využívat směs až 100% hydrogenovaného rostlinného oleje (HVO) a jakéhokoli podílu nafty a HVO bez ohledu na řadu motorů.

Brazílii a Indii. Výroba probíhá v Evropě, Latinské Americe a Asii, s regionálními výrobními centry v Africe, Asii a Eurasii. Scania je součástí TRATON SE. Pro více informací navštivte: www.scania.com.





SCANIA PŘEDSTAVUJE NOVÉ FUNKCE PŘÍSPÍVAJÍCÍ KE ZVÝŠENÍ PROVOZUSCHOPNOSTI

- Výstražná funkce chráníci před krádeží paliva s inteligentní konektivitou
- Lepší vertikální manipulace s nákladem díky vlečeným nápravám se 2 vzduchovými měchy
- Propojená nastavba přinášející širší možnosti kontroly

V souladu s filozofií společnosti Scania spočívající v neustálých inovacích nyní společnost představuje několik funkcí a vylepšení, které jsou zaměřeny na provozuschopnost. Přidáním prvků a funkcí, jež pomáhají zajistit, aby bylo nákladní vozidlo připraveno k provozu, umožňuje společnost Scania svým zákazníkům snáze dosáhnout nejlepší celkové provozní ekonomiky.

” Zajištění každodenní připravenosti nákladních vozidel k provozu je jedním z nejdůležitějších faktorů v našem odvětví,“

říká Alexander Vlaskamp, senior viceprezident a ředitel společnosti Scania Trucks.

„Zajištění každodenní připravenosti nákladních vozidel k provozu je jedním z nejdůležitějších faktorů v našem odvětví,“ říká Alexander Vlaskamp, senior viceprezident a ředitel společnosti Scania Trucks. „Prostřednictvím chytrých propojených služeb, jako je výstražná funkce chráničů před krádeží paliva, nabízíme našim zákazníkům větší kontrolu a vyšší pravděpodobnost, že jejich nákladní vozidla budou k dispozici podle plánu.“

Společnost Scania vyvinula výstražnou funkci, která pracuje lokálně, a pokud zákazník využívá balíček Control od společnosti Scania, rovněž mu bude prostřednictvím systému Fleet Management odeslána zpráva SMS a e-mail s upozorněním. Pokud je tato funkce zapnuta, bude výstražný systém monitorovat hladinu paliva po dobu až 65 hodin za předpokladu, že je aktivován hlavní spínač akumulátoru nákladního vozidla. Jestliže hladina paliva náhle klesne o čtyři až osm procent (v závislosti na velikosti nádrže), začne znít výstražná siréna.

„Pokud někdo neoprávněně manipuluje s vaším vozidlem, budete na to upozorněni, takže můžete předejít nepříjemným důsledkům krádeže paliva nebo je alespoň zmírnit,“ dodává Vlaskamp. „To našim zákazníkům přináší více klidu, protože se lze vyhnout neplánovaným prostojům.“

Předcházení nehodám v náročných přepravních cyklech

Společnost Scania nyní nabízí lepší manipulaci s nákladem u nákladních

vozidel s výměnnými nástavbami, která přepravují kontejnery nebo jiné nástavby. Při použití vzduchového odpružení pro zvedání nebo snižování nákladního vozidla je velmi důležité, aby byl pohyb pouze vertikální. V takovém případě se lze vyhnout potenciálním problémům, jako je nutnost zajištění správné polohy nákladního vozidla nebo možné poškození podpěrných nohou vlivem horizontálního pohybu při vykládání.

To je obzvláště důležité u nákladních vozidel s řízenými vlečenými nápravami, protože mají tendenci pohybovat se odlišně v důsledku samostatného systému vzduchových měchů na vlečené nápravě. Společnost Scania eliminovala toto nebezpečí zavedením funkce, která automaticky uvolňuje brzdy na vlečené nápravě. Díky tomu, že se kola mohou volně otáčet, nejsou přenášeny žádné síly z vlečené nápravy, jež by mohly vychýlit nákladní vozidlo z požadované polohy.

Propojená nástavba přináší širší možnosti kontroly

Špičkové komunikační rozhraní nástavby BCI (Bodybuilder Communication Interface) od společnosti Scania lze nyní rovněž používat pro monitorování a měření funkcí souvisejících s nástavbou na nákladním vozidle. Údaje ze snímačů, které obvykle měří faktory, jako je hmotnost, teplota, úhly, výstražná upozornění atd., jsou shromažďovány v rozhraní BCI nákladního vozidla.

Prostřednictvím integrovaného komunikačního zařízení Scania C300 jsou tyto údaje odesílány do systému FMS zákazníka (za předpokladu, že zákazník využívá balíček Control od společnosti Scania). To znamená, že všechny důležité údaje o vozidle a nástavbě jsou uloženy na jednom místě se snadným přístupem. Rovněž to znamená, že počáteční investice pro získání přístupu k monitorovaným údajům je nižší.

„Propojená nástavba přináší širší možnosti kontroly pro dopravce,“ říká Alexander Vlaskamp, senior viceprezident a ředitel společnosti Scania Trucks. „Citlivý náklad, jako jsou zmrazené potraviny, je možné monitorovat a dokumentovat během celé přepravy, čímž lze zaručit, že s ním bylo po celou dobu správně zacházeno.“ ●

Krádeže pohonných hmot z nákladních vozidel jsou velkým problémem pro mnoho dopravců v různých regionech. Hlavní potíží není vždy hodnota odcizeného paliva, i když je to nepříjemné, ale skutečnost, že nákladní vozidlo je několik hodin odstaveno, než může pokračovat v provozu.

SCANIA PODPORUJE TALENTOVANÉ AUTOMECHANIKY V ČESKÉ REPUBLICE I NA SLOVENSKU

Scania se snaží situaci s nedostatkem pracovníků v řemeslných oborech vyřešit podporou mladých talentovaných žáků. V České republice i na Slovensku proto zřídila stipendijní program MLADÍ PROFESIONÁLOVÉ SCANIA. Tříletý učební obor „Opravař nákladních vozidel a autobusů Scania“ je zakončený výučním listem a úspěšní absolventi mají šanci získat zaměstnání v jednom ze servisů Scania v ČR i SR. Kromě toho Scania podporuje řadu soutěží jako například právě Autoopravař Junior.

Soutěž je tříkolová a skládá se ze školního, krajského a nakonec celostátního finále. Autoopravař junior je svým rozsahem, počtem zapojených škol, soutěžících žáků a aktivně spolupracujících partnerů největší akcí v technických oborech v ČR. Letošní celostátní finále se v České republice konalo v Mladé Boleslavi a na Slovensku si žáci porovnali své zkušenosti a dovednosti v Nitře. Scania patří mezi její hlavní partnery.

„Jako prémiová značka se Scania snaží nabízet svým zákazníkům ten nejlepší možný produkt. A to nejen v podobě nákladních vozidel a autobusů, ale také služeb. Proto se snažíme podporovat mladé talentované žáky v jejich vzdělávání nejen prostřednictvím

našeho stipendijního oboru, ale motivujeme je také na různých soutěžích,“ říká vedoucí stipendijního programu „Mladí profesionálové Scania“ Radek Kindl, který byl zároveň na národním finále soutěže Autoopravař Junior hlavním rozhodčím. Scania měla na tomto klání hned dvě soutěžní stanoviště. „Vítězům kategorií „Automechanik“ a „Autotronik“ věnujeme ceny v hodnotě 100.000,- Kč,“ dodává Kindl. Pro vítěze zmíněných kategorií je kromě jiného připraven výlet do Švédska, během kterého mají příležitost vidět výrobní závod a democentrum společnosti Scania.

Na záběry z českého i slovenského republikového finále se můžete podívat na YouTube kanálech Scania.

Pro žáky devátých tříd základních škol Scania nabízí ve spolupráci s ISSA v Brně

a SŠA v Trnavě stipendijní program s názvem: Mladí profesionálové Scania. Jedná se o tříletý učební obor zakončený výučním listem. Během studia Scania nabízí měsíční stipendium až 3 000 Kč, ubytování a stravování zdarma, příspěvek na dopravu, pracovní oděvy a od druhého ročníku možnost vykonávat praxi v servisech Scania. Po úspěšném absolvování učebního oboru je vybraným „mladým profesionálům“ nabídnuta pracovní smlouva. Mechanikem to ale nekončí. Scania podporuje osobnostní rozvoj, a proto je zde možnost kariérního růstu a dalšího vzdělávání.

Informace o stipendijním programu naleznete na:

<http://www.mladiprofesionalove.cz>



PRO ZNAČKU SCANIA PRACUJÍ „MLADÍ PROFESIONÁLOVÉ“

Absolventi stipendijního programu „Mladí profesionálové Scania“ mají možnost pracovat v servisech švédského výrobce nákladních vozidel a autobusů. A řada z nich této možnosti už využila. Scania si tak v rámci tříletého učebního oboru zakončeného výučním listem vychovává své vlastní zaměstnance.

Scania byla v České republice první, která v segmentu nákladních vozidel a autobusů stipendijní program zavedla. Ve spolupráci s ISŠA v Brně připravila pro absolventy základních škol učební obor „Mechanik nákladních vozidel a autobusů Scania“. Kromě stipendia, příspěvku na ubytování, dopravu a stravování, poskytuje švédská značka i svůj tým vyškolených pracovníků, kteří pak vzdělávají žáky také na praxích v servisech Scania.

„Chceme si doslova vychovat své vlastní mechaniky a kvalitně je připravit pro jejich budoucí povolání v našich servisech,“ říká vedoucí stipendijního programu „Mladí profesionálové Scania“ Radek Kindl. Ředitel ISŠA v Brně Milan Chylík pak dodává: „Největší radost mám z toho, že se řada absolventů rozhodne po dvouleté praxi u společnosti Scania zůstat, protože za tímto

stipendijním programem je opravdu spousta práce. Jsme také pyšní, že nám absolventi svými výsledky dělají velkou radost.“

Žáci mají možnost absolvovat praxi v servisu, který je nejbliž jeho bydliště. Od druhého ročníku je tak týden ve škole a týden doma. „Rozhodnutí přejít na stipendijní program „Mladí profesionálové Scania“ vůbec nelituji. Nejlepší na něm je podle mne právě praxe. Dostanete se totiž do servisu, ve kterém se nejen naučíte řadu věcí, ale hlavně si už přímo v něm připravujete půdu pro své možné budoucí zaměstnání,“ říká jeden z úspěšných absolventů Tomáš Eichler.

Výhody dvouleté praxe jsou nejen na straně budoucích mechaniků, ale také jejich vedoucích. „Není nic lepšího, než když kluci chodí na praxi přímo k nám. Celý náš tým je tak může lépe poznat, pomoci jim s přípravou na budoucí povolání a následně máme i usnadněnou práci při rozhodování

o případné nabídce pracovní smlouvy, protože vidíme, jaký má kdo k práci přístup a jaký má potenciál,“ říká vedoucí servisu Scania v Brně Zdeněk Vach.

Pro nadcházející školní rok se do stipendijního programu „Mladí profesionálové Scania“ přihlásilo 36 žáků. Po úspěchu v České republice spustila Scania stejný program také na Slovensku a v Maďarsku.

Více informací naleznete na:

<http://www.mladiprofesionalove.cz>



Mladí profesionálové
krátká verze



Mladí profesionálové
plná verze



Rozvážková doprava

Díky skutečnosti, že je karoserie kompletně navržena pro účely přepravy, může být 100 procent jejího objemu vyhrazeno pro náklad. Tento funkční modul může mít obvykle délku 6 až 10 metrů.

Svoz odpadu

Pohonné moduly lze rovněž namontovat na karoserii určenou pro svoz odpadu. Stejně jako u ostatních funkčních modulů je karoserie navržena pro konkrétní aplikaci a všechny pohyblivé části jsou soustředěny do pohonného modulu.



Jak to funguje

BUDOUCÍ VIZE

DOPRAVY

VE MĚSTECH

[Text: Per-Ola Knutas, fotografie: Scania R&D]

NXT neboli ekologické, tiché a extrémně flexibilní koncepční vozidlo s autonomním řízením představuje vizi společnosti Scania pro elektrifikovanou a udržitelnou dopravu ve městech po roce 2030. Celý systém funguje následovně.



« Pohonné moduly jsou instalovány v přední a zadní části karoserie autobusu a akumulátor s kapacitou 162 kWh je umístěn pod podlahou. Za účelem zvýšení výkonu je navíc střecha vybavena solárními panely.



Pohonné moduly

Pohonný modul je srdcem celého systému. Zahrnuje řízení a dva elektromotory – jeden pro každou nápravu, díky čemuž lze mít řízení na přední i zadní nápravě. Pohyblivé části jsou soustředěny do této jednotky, což zjednodušuje servis a údržbu. Pohonné moduly v přední a zadní části vozidla jsou identické a lze je namontovat na karoserii autobusu i snadno demontovat v případě použití vozidla pro jiné účely. Mohou být například nainstalovány na karoserii rozvážkového nákladního vozidla nebo vozidla pro svoz odpadu.

Převážkové vozidlo

Tento 8metrový modul je zcela určen pro přepravu cestujících. Nemá žádný prostor pro řidiče. Akumulátory jsou umístěny pod podlahou, což šetří místo a poskytuje vozidlu nízké těžiště. Do jednodílné karoserie vyrobené z uhlíkových vláken bylo integrováno několik funkcí. Slouží nejen jako samonosná karoserie, ale také ukrývá izolaci, elektrická vedení, snímače a LED světla pro výstražné systémy. Velká pozornost byla věnována rovněž viditelnosti, neboť velkorysé oblasti oken zaručují perfektní viditelnost skrz vozidlo.

Stejné pohonné moduly pro různé aplikace



Noc

Elektrický pohon znamená, že vůz může během noci tiše pracovat jako prostorné rozvážkové nákladní vozidlo. Převážkové činnosti vykonávané v době mimo špičku přináší ještě větší efektivnější využití stávající infrastruktury.



Dopravní špička

V této době se NXT přemění na vozidlo pro přepravu cestujících. Zásadou hladkého a tichého provozu, atraktivního interiéru a velkorysých oken je vozidlo NXT navrženo s cílem vzbudit zájem o veřejnou dopravu u většího počtu lidí.



Dopoledne a odpoledne

Jakmile pomine ranní dopravní špička a lidé se již nacházejí v práci, jsou dopravní toky méně intenzivní. Během této doby lze NXT přeměnit na vozidlo pro svoz odpadu.





Jejich úkol: TVOŘIT BUDOUCNOST

[Text: Per-Ola Knutas, fotografie: Gustav Lindh, Peggy Bergman, Scania R&D]

V nenápadné dílně v oddělení výzkumu a vývoje společnosti Scania tým vývojářů tajně vytvářel inovativní řešení pro dopravu budoucnosti. Vítejte uvnitř.

Před dvěma lety byl malému týmu vývojářů v oddělení výzkumu a vývoje (R&D) společnosti Scania přidělen inspirativní úkol: navrhnout řešení pro budoucí dopravu ve městech.

Zadání bylo záměrně ponecháno nekonkrétní, ale generální ředitel společnosti Scania Henrik Henriksson poskytl týmu malou představu o tom, co má na mysli: mohli bychom uplatnit stejné myšlení spočívající ve využívání „stavebních bloků“, díky kterému

se dánský výrobce hraček Lego stal světově proslulým?

„Chtěl, abychom udělali něco nového, něco jiného,“ říká Robert Sjödin, manažer projektu NXT z R&D oddělení společnosti Scania.

„Tento projekt spočíval ve vytvoření něčeho, čím jsme se dosud ještě vůbec nezabývali a co mělo být zaměřeno na základní potřeby měst. Měli jsme tu čest začít s prázdnou stránkou,“ dodává Michael Bedell, designér v oblasti dopravy.



Designér v oblasti dopravy Michael Bedell (vlevo) spolu s modelářem hliněných modelů Henrikem Olssonem provádí finální úpravy.

Sjödin říká, že jeho tým 15 lidí využil na začátku tuto příležitost k tomu, aby zjistil, co vlastně vozidlo představuje a jak lze řešit nepřetržitý pohyb lidí a zboží ve městech spíše koherentním způsobem než nesouvislým plánováním.

„V rámci tohoto projektu jsme přizvali mnoho odborníků z různých oborů a učinili spoustu rozhodnutí, která nás dovedla k této myšlence možné budoucnosti městské dopravy.“

Rozvoj tradičního modulárního systému společnosti Scania

Po dvou letech navrhování, konstruování, testování a montáže ve jedné z dílen oddělení



« Designér v oblasti dopravy Michael Bedell: „Náš proces návrhu na začátku zahrnoval workshopy zaměřené na hledání a rozvoj nápadů, pak následoval vývoj tvarů pomocí skicování a hliněných modelů a nakonec jsme přešli na modelování s využitím systémů CAD a VR. Cílem bylo zachovat designovou vizi po celou dobu až do konečné tvorby a výroby fyzického produktu.“

« Autobusový modul má kapacitu 55 cestujících. Díky absenci prostoru pro řidiče mohou cestující využívat celý vnitřní prostor. Karoserii tvoří jeden modul vyrobený z kompozitního materiálu, který snižuje celkovou hmotnost vozidla na méně než osm tun.



” Odezva na tento koncept byla obrovská.“

Dodává Robert Sjödin, manažer projektu NXT ve společnosti Scania, k prezentaci vozidla NXT na dopravní konferenci Global Public Transport Summit pořádané organizací UITP.

výzkumu a vývoje společnosti Scania byl tým připraven odhalit koncepční autonomní vozidlo NXT s elektrickým akumulátorovým pohonem. Koncepční vozidlo NXT vychází z myšlenky samostatných pohonných modulů, které ovládají a řídí vozidlo, a funkčních modulů vybavených akumulátory, jež lze použít pro různé aplikace.

„Jedná se o koncept, který pokračuje v tradici modulárního systému společnosti Scania a odpovídá analogickému systému používanému společností Lego,“ říká Sjödin.

Po prezentaci koncepčního vozidla NXT na dopravní konferenci Global Public Transport Summit pořádané organizací UITP ve švédském Stockholmu v červnu 2019 je toto vozidlo v současné době zpět v dílně oddělení výzkumu a vývoje společnosti Scania. Sjödin spolu se svým týmem intenzivně pracuje

na dalším vývoji a testování elektromotoru, nového systému řízení, akumulátorů a autonomního systému. Plánem podle Sjödina je, aby NXT nezůstalo jen konceptem, ale do konce roku 2019 se stalo plně funkčním vozidlem. „Začneme řízením vozidla pomocí dálkového ovládání. Vývoj plně externí autonomie bude trvat o něco déle.“

A konečně nevyhnutelná otázka: kdy uvidíme koncepční vozidlo jako NXT v ulicích našich měst?

„Musíte si uvědomit, že se jedná o vizi. Je třeba ji vnímat jako první krok,“ říká Sjödin. „Navíc rok 2030 bude už v podstatě za deset let a zavedení velkých technologických pokroků do praxe obvykle trvá deset let. Určitě v průběhu provedeme nějaké změny, ale vše, co jsme se v rámci tohoto projektu naučili, nám poskytlo platformu, na níž můžeme pracovat.“ ●



« Autonomní autobus je vybaven třístupňovým výstražným systémem pro osoby na ulici, jež využívá bílé LED světlo znamenající „vidím vás“, červené světlo pro účely „výstrahy“ a zvukovou signalizaci pro účely „naléhavé výstrahy“.

360° systém snímačů

Klíčovým aspektem u autonomních vozidel je jejich interakce s ostatními účastníky silničního provozu a v případě autobusů také s cestujícími.

Mnoho prvků v interiéru autobusového modulu tohoto koncepčního vozidla nahrazuje funkce chybějícího řidiče. Světla ve stropě například informují cestující o tom, kdy se bude vozidlo rozjíždět nebo zastavovat. Kromě toho je vozidlo NXT rovněž vybaveno výstražným systémem, který upozorňuje vystupující osoby na příjezdějí vozidla.

Autonomní koncepční vozidlo je však také vybaveno nejmodernějšími integrovanými systémy snímačů pro jízdu a rozpoznávání provozu. Kamery na přední, zadní a boční straně jsou doplněny o radarový systém a systém pro detekci světla a měření vzdálenosti (lidar).

„Tento integrovaný systém snímačů umožňuje vozidlu získat 360° pohled na celé okolí,“ vysvětluje Michael Bedell, designér v oblasti dopravy ve společnosti Scania.

Lidé v blízkosti vozidla NXT budou upozorněni na jeho příjezd pomocí LED světla na přední, boční a zadní straně.

„Světelnou a zvukovou signalizací toto vozidlo také potvrzuje, že ví o procházejícím chodci nebo projíždějícím cyklistovi,“ říká Bedell.

Komunikace mezi autonomním vozidlem a lidmi, kteří se okolo něj pohybují, je velmi důležitá, protože mnoho chodců v ulicích měst učiní před přechodem silnice vědomý či nevědomý kontakt s řidiči nákladních vozidel a autobusů.

„Pokud však toto mírné přikývnutí ze strany řidiče zmizí, ihned bude jasné, jak velkou hodnotu tento kontakt má. Proto musíme naprogramovat autonomní vozidlo tak, aby bylo možné se s tímto problémem vhodně vypořádat.“

SPEDITION SCHANZ

je průkopníkem dopravy po elektrifikovaných dálnicích v Německu



Od konce května vlastní nákladní vozidlo pro elektrifikované dálnice také dopravce Hans Adam Schanz. Spedition Schanz převáží zboží z Odenwaldu do Frankfurtu několikrát denně pomocí hybridního vozidla Scania R 450, které využívá trolejové vedení na dálnici A5.

Od převzetí hybridního nákladního vozidla přepravuje firma Spedition Schanz 100 až 150 tun barev z Odenwaldu do Frankfurtu pod pětikilometrovým pilotním trolejovým vedením v obou směrech dálnice A5.

Společnost Scania je výhradním dodavatelem pro zkušební provoz financovaný německým ministerstvem životního prostředí, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti.

V nadcházejících měsících budou pro pilotní projekt v Hesensku dodána další čtyři hybridní nákladní vozidla.

Generální ředitelé firmy Spedition Schanz Christine Hemmel a Kerstin Seibert jsou nadšeni, že jako první v Německu obdrželi nákladní vozidla Scania pro elektrifikované dálnice. „Když se nás zeptali, zda se nechceme zapojit do tohoto projektu, nerozmýšleli jsme se dvakrát,“ říká Hemmel. „Naše rodinná firma Schanz myslí na životní prostředí.“

Seibert dodává, že rodinná firma Schanz vždy toužila vyzkoušet něco nového. „Technologie elektrifikovaných dálnic se jeví velmi slibně a jsme rádi, že se můžeme dozvědět více informací o tom, jak funguje v praxi,“ říká.

Thomas Schmieder sedí za volantem hybridního nákladního vozidla Scania, kterému říkají EL-LEON. Je jedním ze tří řidičů ve firmě Spedition Schanz, jež byli vyškoleni k řízení tohoto nového nákladního vozidla. Není náhoda, že řídí právě EL-LEON. Ucházel se totiž o zaměstnání ve firmě Schanz konkrétně kvůli tomu, aby mohl řídit tento vůz.

„Četl jsem, že se firma Spedition Schanz zapojí do pilotního projektu, a okamžitě mě to začalo zajímat. Elektromobilita prochází vzrušujícím vývojem – je to oblast budoucnosti a já chci být její součástí.“

Pilotní projekt elektrifikovaných dálnic v Hesensku doplní další dva zkušební úseky ve Šlesvicku-Holštýnsku a Bádensku-Württembersku. „Tyto testy určí, zda je technologie elektrifikovaných dálnic v reálném provozu životaschopná a lze ji používat pro přepravu zboží s nižšími emisemi uhlíku a hlučností,“ říká produktový manažer Stefan Ziegert z divize Sustainable Transport Solutions společnosti Scania Deutschland Österreich. „O kolik lze snížit emise CO₂? Jak fungují nákladní vozidla za různých podmínek? Kolik energie je zapotřebí nejen k jízdě, ale také k nabíjení akumulátorů?“ ●



LIMITOVANÁ EDICE SCANIA K OSLAVĚ 25 LET NA ČESKÉM TRHU

Společnost Scania oslaví letos v září 25 let svého působení na českém trhu. K tomuto jubileu si pro své zákazníky připravila speciální limitovanou edici tahače návěsu Scania.

77 Vážíme si důvěry, kterou nám čeští zákazníci projevují již pětadvacet let a jako odměnu jsme si pro ně připravili limitovanou edici vozidla Scania“

řeká Marián Černocho, obchodní ředitel Scania CER.

„Ať už při prodeji, servisu nebo financování, vždy se snažíme poskytovat ty nejlepší služby. A stejně jsme přistupovali i k návrhu této limitované edice.“ Ilustrační vozidlo bylo vyhotoveno v atraktivní barvě Chilli Red, doplněno grafickým designem, odkazujícím na 25 let společnosti Scania v České republice. Luxusní provedení podtrhla celá řada příplatkové výbavy jako kožené čalounění nebo chromované prvky exteriéru a interiéru.

„Tato speciální nabídka jen pro objednávky přijaté do konce května a na omezený počet vozidel,“ upřesňuje podmínky speciální

kampaně Marián Černocho, obchodní ředitel Scania CER.

Ve spolupráci se Scania Finance

Scania Finance připravila pro tuto limitovanou edici speciální kontrakt se zvýhodněnými sazbami. „Podmínkou je smlouva na minimálně 36 měsíců. Součástí splátek je i kontrakt na údržbu a opravu vozidla, takže zákazník po celou dobu leasingu splácí jen fixní částku a nemusí se tak obávat žádných nečekaných výdajů,“ popisuje výhody Marian Mráz, manažer prodeje ve Scania Finance. ●



PŘEHLED HOSPODAŘENÍ SPOLEČNOSTI SCANIA ZA OBDOBÍ LEDEN–ČERVEN 2019

Shrnutí prvních šesti měsíců roku 2019

- Provozní výnosy vzrostly o 36 procent na 9 444 mil. SEK (6 950)
- Čisté tržby se zvýšily o 17 procent na 77 271 mil. SEK (66 228)
- Peněžní tok v segmentu vozidel a služeb činil 3 638 mil. SEK (-1 100)



Komentář Henrika Henrikssona, prezidenta a generálního ředitele

„V prvních šesti měsících roku 2019 společnost Scania zvýšila čisté tržby na rekordních 77,3 miliardy SEK, což představuje nárůst o 17 procent ve srovnání s předchozím rokem. Zisk vzrostl na nové historické maximum 9 444 milionů SEK, což znamenalo provozní marži 12,2 procenta. K vyššímu zisku pozitivně přispěl vyšší objem prodaných vozidel a služeb, měnové efekty a příznivější tržní mix. Postupné vyřazování dvojitých produktových řad rovněž zlepšilo nákladovou situaci ve výrobě, ačkoli některé zvýšené náklady stále přetrvávají v souvislosti s novou generací nákladních vozidel a zpracováváním nevyřízených dodávek zákazníkům vlivem předchozích narušení distribučního toku.“

Zavedená opatření pro normalizaci úrovně nákladů proto zůstávají i nadále v platnosti a globální výrobní systém se přizpůsobuje normální situaci.

Poptávka po nákladních vozidlech v Evropě je stále silná. V Latinské Americe se trend

poptávky odvíjí od pokračujícího oživení ekonomiky v Brazílii. Poptávka v Eurasii byla negativně ovlivněna zpomalením v Rusku. V Asii klesl počet objednávek ve srovnání s předchozím rokem zejména na Středním východě. Poptávka po autobusech a autokarech poněkud zpomalila kvůli nižšímu počtu přijatých objednávek na Středním východě. V segmentu motorů

poptávka ve srovnání s předchozím rokem rovněž mírně klesla.

V rámci vozových parků zákazníků stále existuje vysoké využití kapacit a příjmy z poskytování služeb dosáhly v první polovině roku 2019 rekordní výše 14,3 miliardy SEK, což představuje nárůst o 9 procent. Segment finančních služeb si udržel svůj trend zvyšující se ziskovosti a vykázal provozní výnosy 737 milionů SEK.

S podílem na evropském trhu přesahujícím 19,4 procenta se společnost Scania ujímá vedení ve statistikách registrace nákladních vozidel nad 16 tun v první polovině roku 2019. Úspěch lze přičíst zejména dobrému přijetí nové generace nákladních vozidel Scania ze strany zákazníků. Společnost Scania nabízí zákazníkům jasné výhody a v průběhu roku obdrželo nákladní vozidlo R 450 společnosti Scania prestižní ocenění Green Truck Award 2019 coby nejuspěšnější a nejekologičtější užitkový vůz ve své třídě. Díky tomu získala společnost Scania toto ocenění již třetí rok v řadě. ●

Finanční přehled

	H1			Q2			
	2019	2018	Změna, %	2019	2018	Změna, %	
Nákladní vozidla a autobusy, jednotky							
Přijaté objednávky	48 789	52 503	-7	22 086	22 744	-3	
Dodávky	51 524	46 778	10	27 948	24 138	16	
Čisté tržby a příjmy	EUR mil.*						
Čisté tržby, skupina Scania, mil. SEK.**	7 324	77 271	66 228	17	41 179	35 113	17
Provozní příjem, vozidla a služby, mil. SEK	825	8 707	6 285	39	4 845	3 272	48
Provozní příjem, finanční služby, mil. SEK	70	737	665	11	392	363	8
Provozní příjem, mil. SEK	895	9 444	6 950	36	5 237	3 635	44
Příjem před zdaněním, mil. SEK	840	8 859	6 744	31	4 944	3 530	40
Čistý příjem za období, mil. SEK	640	6 757	5 074	33	3 721	2 707	37
Provozní marže, %		12,2	10,5		12,7	10,4	
Návratnost užitého kapitálu, Vozidla a služby, %		24,6	21,6				
Peněžní tok, Vozidla a služby, mil. SEK	345	3 638	-1 100		3 131	-1 164	

PĚT NOVÝCH AUTOBUSŮ SCANIA IRIZAR I6S PRO ARRIVA CITY

Na linkách společnosti ARRIVA CITY z Prahy do Teplic bude jezdit pět nových luxusních autobusů Scania Irizar i6s. První dva z nich se dostanou do provozu už dnes.

Scania Irizar i6s je komfortní autobus jehož primárním určením jsou dálkové linky. „Společnost ARRIVA CITY si zvolila jeho nejdelší 15 metrovou variantu. Vozidlo pojme 63 cestujících, kteří ocení nejen komfortní sedadla výsuvná do uličky, ale také zásuvky na 220 V a USB dobíjecí porty,“ říká manažer prodeje autobusů společnosti Scania Lukáš Martinů. A dodává: „K ještě příjemnějšímu cestování pak přispívá i speciální tónování bočních oken a dojem luxusu pak dotváří také dřevěný dekor podlahy. Model Scania Irizar i6s vyniká také velkým zavazadlovým prostorem.“ Na palubách budou mít cestující možnost platit bezkontaktními kartami a během jízdy používat Wi-Fi připojení na internet.

Autobus je poháněn třináctilitrovým motorem Scania o výkonu 450 koní

s osvědčenou automatizovanou převodovkou Opticruise, která má 12 rychlostních stupňů. Tato kombinace zaručuje hladkou a rychlou změnu rychlostí, což dále přispívá ke komfortu přepravy. Podle nové legislativy, platné od června, je vozidlo vybaveno také samozhášecím systémem v motorovém prostoru. Řidiči těchto autobusů pak uvítají nejen kamerový systém, jenž usnadňuje manévrování, ale k lepší ovladatelnosti přispívá i aktivně říditelná zadní náprava.

Přes 1000 cestujících každý den

„S touto linkou jsme začínali v roce 2016. Tehdy jsme přepravovali okolo 400 lidí denně. Nyní je to i více než 1 000 cestujících každý den. Neustále se snažíme naše služby a komfort cestování zlepšovat, i proto jsme pořídili nové autobusy Scania Irizar i6s,“ říká jednatel společnosti ARRIVA CITY Petr Havlík.

Vysoký počet cestujících na trase z Teplic do Prahy si vyžádal kratší intervaly. „Jezdíme každou hodinu a ve špičce se tento čas zkracuje až na 30 minut. Celkově pak autobusy najedou každý rok až 200 tisíc kilometrů. Proto věříme, že nás Scania svou spolehlivostí nezklame a potvrdí se také pověstná nízká spotřeba paliva,“ dodává Havlík.

Kompletní servis

Součástí dodávky je také pětiletý servisní kontrakt, který obsahuje kompletní údržbu předepsanou výrobcem a také krytí všech dalších neočekávaných oprav. Výhodou servisní sítě společnosti Scania je také dostupnost jednotlivých poboček 7 dní v týdnu. „Například k běžné garanční prohlídce tak může docházet i o víkend, kdy je vytižení autobusů nižší,“ uzavírá Martinů. ●





SCANIA ZÍSKALA POTŘETÍ V ŘADĚ PRESTIŽNÍ OCENĚNÍ GREEN TRUCK



Scania R 450 získala ocenění Green Truck 2019 a stala se tak ve své třídě neúspornějším a nejekologičtějším nákladním vozidlem. Po třetím vítězství v řadě za sebou tak Scania získává hattrick.

” Pro společnost Scania je to velká čest! Zejména proto, že je to již naše třetí vítězství v řadě. Ocenění Green Truck 2019 jen ukazuje to, co naši zákazníci na celém světě již moc dobře vědí: že Scania R 450 je mimořádně úsporné nákladní vozidlo”

říká Alexander Vlaskamp, ředitel Scania Trucks.

Green Truck 2019 je velký německý srovnávací test zaměřený na spotřebu paliva. Organizují ho odborné časopisy VerkehrsRundschau a Trucker, které tentokrát do tohoto porovnání zahrnuli celkem 13 vozidel. Scania R 450 vyhrála na 353 kilometru dlouhém testovacím úseku s nejnižší průměrnou spotřebou paliva 23,25 litrů nafty na 100 kilometrů, nejnižšími emisemi (CO₂e) 738 gramů na kilometr a přitom všem bodovala nejvyšší průměrnou rychlostí 80,42 km/h.



Podíl společnosti Scania na trhu v Evropě také zaznamenal úspěch. V prvním čtvrtletí roku 2019 se vyšplhal na rekordních 19,1%. Scania se také v tomto období stala nejprodávanějším nákladním vozidlem v České republice i na Slovensku.

Další vozidlo Scania s označením „G 410“ se umístilo na třetím místě s průměrnou spotřebou 24,02 litrů nafty na 100 kilometrů a emisí skleníkových plynů (CO₂e) 762 gramů na kilometr.

K nákladním vozidlům byl připojen navíc a celková hmotnost soupravy činila necelých 32 tun. Výkon motoru mohl být maximálně 500 koní, ale jak se v testu ukázalo, nejlepších výsledků dosahovaly vozidla s výkonem kolem 450 koní.

„Toto ocenění putuje do Södertälje již potřetí za sebou. Tuto vítěznou sérii ale budou chtít někteří konkurenti v příštím roce určitě ukončit,“ poznamenává VerkehrsRundschau. ●

Scania R 450 LA4x2MLA



Chassis:	5345663
Modelový rok:	2014
Proběh:	611 876 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF EGR/SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticruise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 24 500 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/70R22.5; Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Mlhovky, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler

Extra

Tempomat s aktivní předpovědí, lednice.

Scania R 410 LA4x2MLB



Chassis:	5389657
Modelový rok:	2015
Proběh:	435 922 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 000 (l)
Převodovka:	GRS895R, opticruise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 38 500 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/70R22.5; Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Mlhovky, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler

Extra

ESP (vypínací, eco-roll (volnoběžka), tempomat s aktivní předpovědí, adaptivní tempomat, nezávislá klimatizace, vzduchové odpružená přední náprava, zadní náprava odpružena čtyřmi měchy, prémiové rádio, prémiové sedadlo řidiče, Bluetooth, lednice.

Scania R 410 LA4x2MNA



Chassis:	5393831
Modelový rok:	2015
Proběh:	459 288 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 000 (l)
Převodovka:	GRS895R, opticruise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 38 500 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/70R22.5; Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Mlhovky, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler

Extra

ESP (vypínací), eco-roll (volnoběžka), tempomat s aktivní předpovědí, adaptivní tempomat, zadní náprava odpružena čtyřmi měchy, lednice.

Scania P 220 B4x2NB



Chassis:	2136346
Modelový rok:	2017
Proběh:	13 404 (km)
Motor:	DC07 (164 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	200 (l)
Převodovka:	GR875, opticruise
Rozvor:	5 350
Kabina:	Nízká

CENA: 71 000 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/70R22.5; Zadní plášť: 315/70R22.5
Klimatizace, Nezávislé topení, AL disky, Mlhovky, Navigační systém, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Zpětná kamera, Střešní Spoiler, Zadní čelo

Extra

Plně otevřirací bok, Hydraulické čelo, ALU kola, úchyty v podlaze, ESP (vypínací), přední náprava vzduchové odpružena, bluetooth

Karosérie: **Box body x W**

Scania R 410 LA4x2MEB



Chassis:	5398044
Modelový rok:	2015
Proběh:	481 923 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Převodovka:	GRS0905R, opticruise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Topline

CENA: 41 500 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/60R22.5; Zadní plášť: 295/60R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Mlhovky, Navigační systém, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler, Dálková světla

Extra

ESP (vypínací), eco-roll (volnoběžka), tempomat s aktivní předpovědí, adaptivní tempomat, hlavní světlomety xenonové, zadní světlomety LED, prémiové rádio, navigace, lednice.

Scania R 450 LA4x2MLA



Chassis:	5430269
Modelový rok:	2016
Proběh:	625 310 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticruise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 41 800 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/70R22.5; Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Mlhovky, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler

Extra

Pouze SCR / SCR only, ESP (vypínací), eco-roll (volnoběžka), tempomat s aktivní předpovědí, adaptivní tempomat, lednice.

Scania R 410 LA4x2MNB



Chassis:	5434187
Modelový rok:	2016
Proběh:	631 000 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	950 (l)
Převodovka:	GRS895R, opticruise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 45 000 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/70R22.5; Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Mlhovky, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler

Extra

ESP (vypínací), eco-roll (volnoběžka), tempomat s aktivní předpovědí, adaptivní tempomat, přední pérování vzduchové, zadní náprava odpružena čtyřmi měchy, xenonové hlavní světlomety, zadní světlomety LED, lednice.

Scania R 410 LA4x2MEB



Chassis:	5394820
Modelový rok:	2015
Proběh:	410 534 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	900 (l)
Převodovka:	GRS0905R, opticruise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 33 990 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/60R22.5; Zadní plášť: 295/60R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Mlhovky, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler, Dálková světla

Extra

ESP (vypínací), eco-roll (volnoběžka), tempomat s aktivní předpovědí, adaptivní tempomat, lednice.

Scania Czech Republic s.r.o.,
Dealer Čechy
Sobinská 186
Chrastany - 252 19
Czech Republic
<http://www.scania.cz>

Ondřej Petráš
+420 605 965 705
ondrej.petras@scania.cz

Miroslav Berka
+420 739 543 642
mirek.berka@scania.cz



Scania R 410 LA4x2MEB

Chassis:	5367469
Modelový rok:	2014
Proběh:	463 840 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 30 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/60R22.5;
Zadní plášť: 295/60R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 410 LA4x2MEB

Chassis:	5403126
Modelový rok:	2015
Proběh:	388 457 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Převodovka:	GRS0905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 40 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/60R22.5;
Zadní plášť: 295/60R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 450 LA4x2MEB

Chassis:	5372590
Modelový rok:	2014
Proběh:	537 147 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 31 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 385/55R22.5;
Zadní plášť: 295/60R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 410 LA4x2MEB

Chassis:	5411193
Modelový rok:	2015
Proběh:	323 208 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Převodovka:	GRS0905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 44 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 295/60R22.5;
Zadní plášť: 295/60R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 450 LA4x2MNA

Chassis:	5441221
Modelový rok:	2016
Proběh:	279 984 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 000 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 50 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 385/65R22.5;
Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 450 LA4x2MLA

Chassis:	5425086
Modelový rok:	2016
Proběh:	440 638 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 50 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 385/65R22.5;
Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 490 LA4x2MLA

Chassis:	5415202
Modelový rok:	2016
Proběh:	400 403 (km)
Motor:	DC13 (365 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF EGR/SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 47 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/70R22.5;
Zadní plášť: 315/70R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 410 LA4x2MEB

Chassis:	5414958
Modelový rok:	2016
Proběh:	386 914 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Převodovka:	GRS0905R, opticroise
Rozvor:	3 700
Kabina:	Vysoká

CENA: 47 000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/60R22.5;
Zadní plášť: 295/60R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania Czech Republic s.r.o.,
Dealer Morava
Hájecká 14
Brno 618 00
Czech Republic
<http://www.scania.cz>

Tomáš Burian
+420 739 543 531
tomas.burian@scania.cz

Jiří Toman
+420 739 543 571
jiri.toman@scania.cz



* Ceny jsou uvedeny bez DPH

PODPORUJEME ZMĚNU

SLEDUJTE NÁS NA NAŠÍ CESTĚ

Scania podporuje přechod směrem k udržitelnému systému dopravy a vytváří lepší svět mobility pro podnikatele, veřejnost a životní prostředí.

Každý den činíme další krok správným směrem.
Sledujte naši vzrušující cestu na webu scania.com.



SCANIA CZECH REPUBLIC, Sobínská 186, 252 19 Chráštany

Vydavatel: SCANIA CZECH REPUBLIC

Šéfredaktor: VIKTOR TAMAYO

Redakční produkce: Appelberg Publishing Group

Fotografie: Scania Group

Tisk: DRJ Tiskárna Resl