



KLÍČ



Kofolu budou stále rozvážet Scanie

Strana 26

Autobus Scania pro české hokejisty

Strana 30

První autokar na LNG na světě

Strana 34

[ROZHOVOR]

Tomáš Plášil ze společnosti HOPI ve finále SDC

Strana 11

OBSAH

- 5** České národní finále soutěže Scania Driver Competitions ovládl Tomáš Plášil ze společnosti HOPI s.r.o.
- 8** Hledáte práci? Co třeba řidič?
- 11** Tomáš Plášil došel až do čtvrtfinále Scania Driver Competitions. Nejlepším evropským řidičem se stal reprezentant Norska.
- 14** Tichý noční rozvoz pomocí hybridního nákladního vozidla
- 15** Scania podporuje přísné emisní normy EU
- 16** Scania dodá 15 nákladních vozidel pro německé elektrifikované dálnice
- 17** Jak funguje elektrifikovaná dálnice
- 18** Firma Steinbauer
- 20** Dobít a vyrazit
- 22** Jízda v zónách
- 24** VAKO-Logistic Václav Kovář
- 26** Kofolu bude rozvážet 10 nových vozidel Scania
- 27** Cesta nákladních vozidel Scania napříč Latinskou Amerikou dlouhá 14 000 kilometrů
- 28** Scania Transport Laboratory přechází na nefosilní paliva
- 30** Oficiálním autobusem Českého hokeje se stala Scania
- 32** Devět nových autobusů Scania Irizar i8 pro RegioJet
- 33** Společnosti Scania a Nobina začínají ve Švédsku jako první testovat autonomní autobusy
- 34** První autokar na LNG na světě
- 35** Vše připraveno



+ A DÁLE...

- 36** Přehled hospodaření společnosti Scania za období leden–březen 2019
- 38** Inzerce - Čechy
- 39** Inzerce - Morava



SCANIA CZECH REPUBLIC, Sobínská 186, 252 19 Chrášťany

Vydavatel: SCANIA CZECH REPUBLIC

Šéfredaktor: VIKTOR TAMAYO



“ Maximální spotřeba je 24 litrů. To je naprosto úžasné.”

Dodává Adrian Kiessling, výkonný ředitel společnosti SKS Spedition, k devíti novým nákladním vozidlům Scania S 450, které si tento dopravce pořídil. SKS je německá dopravní společnost specializující se na dodávky motocyklů Harley-Davidson do Německa a Rakouska.



Kevin a Adrian Kiesslingovi oceňují přednosti svého nového nákladního vozidla Scania S 450.

[RYCHLÁ FAKTA]

95 PROCENTNÍ

snížení emisí pevných částic

Belgické město Hasselt si nedávno zvolilo nákladní vozidlo na plynový pohon z nové řady XT společnosti Scania, protože se vyznačuje nižšími emisemi.



Nejlepší hračka široko daleko? Zmenšenina modelu S 730 od Wayna Auchmutyho přitahuje hodně pozornosti.

ZLATO, ZMENŠIL JSEM KAMION

Dětství prožité mezi nákladními vozidly Scania inspirovalo tohoto automobilového nadšence z Irska k vytvoření zmenšeniny modelu Scania S 730. Nyní je to hit sociálních sítí, který vyvolává obrovský zájem zákazníků.

Auchmutyho vzpomínka z dětství na to, jak si dělal domácí úkoly v nákladních vozidlech Scania svého otce, ho přiměla k navržení zmenšeniny modelu S 730 na elektrický pohon. Jedná se o pojízdnou verzi pro děti, která se na sociálních sítích okamžitě stala hitem. Propagační fotografie a videoklipy měly na Facebooku během 48 hodin od

prvního zveřejnění přes 600 000 zhlédnutí. Objednávky již přicházejí z celé Evropy.

„Vyrůstal jsem v prostředí nákladních vozidel a postupně si je velmi oblíbil,“ vysvětluje Auchmuty. „Můj táta měl nákladní vozidlo Scania, když jsme byli děti. Jeho prvním kouskem byl model 111 na začátku 80. let, pak ještě vlastnil modely 141, 142 a posléze i 143. Moji sourozenci a já jsme v dětství strávili spoustu času v zadní části nákladního vozidla, když jsme seděli za naším tátou a přepravovali s ním zboží po celém Irsku.“



Španělský maloobchodník rozšiřuje svůj vozový park využívající LNG

Španělský maloobchodní prodejce potravin Alimerka v severní oblasti Asturie uvedl nedávno do provozu své 46. nákladní vozidlo Scania na zkapalněný zemní plyn (LNG). Tato nákladní vozidla nyní tvoří téměř dvě třetiny vozového parku společnosti Alimerka. Nejnovější přírůstek do vozového parku využívajícího pohon na LNG je vybaven novým silnějším motorem Scania s objemem 13 litrů a výkonem 410 koní, který umožňuje

zajišťovat distribuční služby prostřednictvím tahače s návěsem.

Díky dvěma nádržím na LNG má toto nákladní vozidlo v závislosti na trase a typu přepravy dojezd až 1600 kilometrů. Ze svého centrálního skladu v Lugo de Llanera poblíž Gijonu distribuuje společnost Alimerka zboží do svých 173 supermarketů v Asturii a v sousedních oblastech Kastilie, León a Galicie.

ČESKÉ NÁRODNÍ FINÁLE SOUTĚŽE

SCANIA DRIVER COMPETITIONS

OVLÁDL TOMÁŠ PLÁŠIL ZE SPOLEČNOSTI HOPI S.R.O.



Z téměř 1 400 účastníků se do českého národního finále v Modleticích probojovalo 14 nejlepších řidičů nákladních vozidel. Celkem je čekaly 4 náročné disciplíny, které důkladně prověřily jejich řidičské schopnosti.





V areálu servisu Scania v Modleticích se v dubnu utkalo 14 nejlepších řidičů nejen o vítězství v českém národním finále, ale soutěžilo se zároveň o letenku do Švédska. Nejlepší řidič totiž získal právo reprezentovat Českou republiku v evropském finále v Södertälje. V něm pak vítěz mimo jiné mohl získat 100 000 EUR na nákup nového vozidla značky Scania.

14 nejlepších řidičů z České republiky

Do českého finále postoupilo 14 nejlepších řidičů nákladních vozidel a v prvním kole na ně čekaly 3 disciplíny. Na prvním stanovišti zvaném „kontrola před jízdou“ museli finalisté na vozidle odhalit 10 závad, které by jim bránily v provozu na veřejných komunikacích. Druhá disciplína nesla název „Super Z“. Zde mohli řidiči naplno projevit své řidičské schopnosti při couvání a těsném manévrování s návěsem. Jak už z názvu vyplývá, trať měla tvar písmene „Z“ a soutěžící museli nejen správně zalomit návěs, ale ještě během couvání a následné jízdy vpřed shodit kužely přesně daným způsobem, což ještě zvýšilo náročnost a přesnost řízení. Poslední disciplína prvního kola pak byla tzv. „vodní výzva“. Za kabinou nákladního vozidla Scania byla umístěna nádrž na 1000 litrů vody. Soutěžící museli ve vymezeném prostoru shodit 5 kuželů přesně definovanou částí vozidla v určeném časovém limitu a zároveň při manévrování vylít co nejméně vody.

Semifinále a boj o letenku do Švédska

Do semifinále se díky bodovému zisku z předchozích 3 disciplín probodovali 4 nejlepší řidiči. Mezi nimi byl Pavel Neterda, který už v minulosti toto české národní finále ovládl a dokonce pak ve Švédsku postoupil až do semifinále. Dalším finalistou se stal vítěz loňského Scania CO₂ntrol Cupu Vlastimil Schimmel a pak dvojice řidičů společnosti HOPI Tomáš Plášil a Martin Kříž.

Semifinále, následně také boj o 3. místo a finále se konalo systémem jeden proti

jednomu. V disciplíně zvané „Poraz krále“ museli řidiči shodit ve vymezeném prostoru 2 kužely zadní částí návěsu a další dva pak předním kolem tahače.

V prvním semifinále porazil Tomáš Plášil Vlastimila Schimmela a ve druhém pak zdolal Martin Kříž Pavla Neterdu.

Ve finále se tak utkali dva kolegové ze společnosti HOPI s.r.o. Martin Kříž a Tomáš Plášil. Úspěšnější byl druhý jmenovaný, který získal nejen titul nejlepšího českého řidiče, ale hlavně možnost účastnit se evropského finále ve švédském Södertälje.





„Je to obrovský úspěch, vůbec jsem to nečekal. Do soutěže jsem se přihlásil, abych zjistil, zda na to vůbec mám,“ říká těsně po vítězném finálovém duelu. A dodává: „Věřím, že ve Švédsku předvedu dobrý výkon. Scania mi sedí, je to nejlepší auto, ve kterém jsem kdy jel.“

Letenku do Švédska získali spolu s ním další dva nejlepší řidiči Martin Kříž a Pavel Neterda.

Partnery českého národního finále byli: SEAT, Besip a Michelin. ●



To nejlepší z národních finále
CZ, SK, HU



Podívejte se na video
z českého národního finále SDC.





HLEDÁTE PRÁCI? CO TŘEBA ŘIDIČ

[Text: Tsemaye Opubor Ilustrace: Graham Samuels]

Pokud se nebude globální nedostatek řidičů řešit, mohl by se proměnit v krizi pro národy po celém světě. Proto Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) i společnost Scania podnikají kroky, jejichž cílem je vzbudit u lidí zájem o tuto profesi.

Představte si na chvíli svět bez silniční dopravy: žádné potraviny v regálech, žádné dodávky pro továrny ani zboží pro domácnosti a podniky. Důsledky toho, co by se mohlo stát v den, kdy bude méně řidičů než nákladních vozidel, představují pro odvětví dopravy znepokojující obrázek. Silniční doprava je první a poslední etapou téměř každé cesty, která zahrnuje spotřební zboží.

Boris Blanche, generální ředitel Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU), popisuje nejhorší scénář v případě nedostatku řidičů a uvádí příklady toho, jak mohou nejdůležitější

zainteresované strany v odvětví dopravy spolupracovat při řešení hrozící krize.

Jak Blanche zdůrazňuje: „Nákladní vozidla jsou nepostradatelná pro každou národní ekonomiku a mezinárodní obchod. Bez ohledu na to, kde tento článek čtete, budete obklopeni věcmi, jež se nacházejí uvnitř nákladního vozidla.“

Nedostatek profesionálních řidičů byl způsoben řadou faktorů, které by byly problematické i samy o sobě, ale když se spojí dohromady, vyžadují akutní řešení této situace. Základní otázky a podmínky týkající se infrastruktury představují primární oblasti zájmu.

„Řidiči a profesionálové v našem odvětví

potřebují mít bezpečná parkoviště a sprchy,“ vysvětluje.

Dlouhé hodiny strávené na cestách a mimo domov jsou navíc vnímány jako překážka při nábore nových řidičů.

Existují také rozdíly v rámci pohlaví. „Díky technologickému pokroku může v současné době řídit nákladní vozidlo kdokoli, bez ohledu na věk nebo pohlaví. V naší profesi je však nedostatek žen, což je další klíčový prvek, o němž musíme mluvit,“ říká Blanche.

Nové spotřebitelské návyky

Nové typy spotřebitelských návyků, mezi něž patří například elektronický obchod nebo zvýšené dodávky domů, mají za následek, že nedostatek řidičů ztěžuje společnostem schopnost přizpůsobit se obrovským sezónním špičkám v poptávce.

„Není možné mít rezervu pracovních sil a zdrojů, protože chybí velké množství řidičů.“



NEDOSTATEK ŘIDIČŮ V ČÍSLECH

Brazílie: 100 000 chybějících řidičů
Německo: 150 000
Spojené království: 52 000
Jihoafrická republika: 15 000
Zdroj: IRU

To způsobuje potíže v rámci dodavatelských řetězců,“ uvádí Blanche.

Řidiči jsou zapotřebí všude

„Organizace IRU zjistila, že v Evropě chybí přibližně 500 000 řidičů,“ vysvětluje Blanche.

Popisuje „mrzutou situaci“, kdy některé země v Evropě s vysokým počtem nezaměstnaných mladých lidí mají potíže se zaplněním pozic řidiče.

V jiných částech světa, jako například v Indii, mnoho společností prohlásilo, že asi 10 procent jejich vozového parku není využíváno. Jako příčinu uvádí nedostatek řidičů.

„Brazílie rovněž čelí problému v podobě obrovského počtu chybějících řidičů. Akutně potřebuje přibližně 100 000 řidičů. Musíme spolupracovat s vládami na tom, abychom našli řešení,“ říká.

Automatizace není hrozbou

Automatizace je často navrhována jako

IRU – Mezinárodní unie silniční dopravy

IRU založená v roce 1948 je nejvýznamnější mezinárodní organizací v oblasti silniční dopravy na světě. V roce 1949 vytvořila organizace systém TIR (mezinárodní celní tranzitní režim a záruky). V současnosti působí organizace IRU ve více než 100 zemích. Jejimi členy jsou národní dopravní asociace a podnikatelé v silniční dopravě, obchodní komory a automobilové kluby. Organizace IRU má rovněž přidružené členy v podobě národních a mezinárodních neziskových asociací a společností. Organizace IRU úzce spolupracuje s podniky, vládami, OSN a mezinárodními institucemi.

prostředek pro řešení nedostatku řidičů.

„Samozřejmě existují různé úrovně automatizace. Máme však náznaky, že automatizace může přispět k větší bezpečnosti na vozovkách, a více než 90 procent našich členských organizací bedlivě sleduje dění v oblasti těchto technologií zajišťujících bezpečnější provoz na silnicích,“ vysvětluje Blanche.

Organizace IRU považuje automatizaci za určitý druh podpory pro řidiče. Představuje také příležitost k přilákání mladých lidí do odvětví dopravy, protože nákladní vozidla a autobusy se stávají technologicky vyspělejšími.

„Robot ovšem zatím určitě nenahradí řidiče na běžných silnicích. Je sice pravdou,





Dana Lieftink, řidička nákladních vozidel z Nizozemí.

„Řízení nákladního vozidla mi přináší pocit svobody“

Dana Lieftink pravidelně řídí model Scania R450 na trase ze svého domovského města Doornspijk v Nizozemí do švédského Södertälje. Tuto trasu dlouhou 2500 kilometrů absolvuje nejméně jednou týdně.

V rámci své cesty převáží v nákladním vozidle, které má při plném naložení hmotnost 38 tun, květiny, zeleninu a ovoce. Nazpátek veze motory a nápravy ze společnosti Scania. Cesta tam a zpět trvá čtyři dny.

Odvětví pozemní dopravy se v Evropě řadí mezi sektory s nejvyšším podílem mužů. Pouze 14 % zaměstnanců tohoto odvětví tvoří ženy.

Nicméně Dana Lieftink, která je řidičkou nákladních vozidel již téměř pět let, sní o založení své vlastní společnosti provozující nákladní dopravu.

„Řízení nákladních vozidel mě baví. Přináší mi pocit svobody,“ prohlašuje o své profesi. „V Nizozemí není příliš mnoho řidiček nákladních vozidel, takže je to trochu zvláštní.“

Lieftink říká, že na cestách přitahuje pozornost ostatních.

„Oslovili mě muži, kteří tvrdili, že v jejich zemích nejsou na pozici řidičů nákladních vozidel žádné ženy. Ale většinou to myslí v dobrém.“

Nicméně se setkala i s negativními poznámkami.

„Jeden řidič mi řekl, že ženy by neměly řídit nákladní vozidla, ale měly by být v kuchyni,“ uvádí. „Nic jsem mu na to neřekla, jen jsem ho ignorovala.“

Před nějakou dobou se Lieftink objevila v řadě krátkých videoklipů natočených společností Scania Nederland. Video bylo později zveřejněno na facebookové stránce magazínu Truckstar.

Lieftink doufá, že věnování větší pozornosti řidičkám nákladních vozidel povede v budoucnu ke zvýšení zájmu žen o tuto profesi.

Text: Sarah Westerman Fotografie: Kjell Olausson



... pro řešení problému nedostatku řidičů

Zlepšení image a vnímání odvětví. Je třeba podpořit image odvětví a profesní status řidičů. Rovněž je zapotřebí vyvinout globální úsilí ve spolupráci s celou řadou externích zainteresovaných stran a partnerů v rámci odvětví k vyvrácení mylných představ a zlepšení negativního obrazu.

Zlepšení pracovních podmínek. Odvětví silniční dopravy, včetně všech článků dodavatelského řetězce, musí spolupracovat při řešení pracovních a sociálních podmínek v tomto odvětví. Je třeba zlepšit zacházení s řidiči a musí být zajištěna odpovídající a dostatečná infrastruktura s potřebným vybavením.

Přilákání nové, mladé a různorodé pracovní síly. Důležité je také zvyšování zaměstnanosti žen, mládeže a etnických menšin. Otevřenější a inkluzivnější politika nábory zaměstnanců může pomoci zaujmout rozmanitější pracovní sílu v odvětví dopravy.

Zdroj: IRU

že například v dolech můžeme spatřit určitou míru automatizace a brzy budeme svědky větší automatizace v přístavech, skladech a na dalších místech, kde může být nákladní vozidlo řízeno v autonomním režimu. Ale na cestách z bodu A do bodu B nebo přes hranice? Nemyslím si, že by řidiči měli být v dohledné době nahrazeni roboty,“ uvádí Blanche.

Soutěže pro řidiče jsou dobrou iniciativou

Organizace IRU pracuje na komunikačních kampaních v evropských zemích, jako je Francie a Nizozemí, s cílem vzbudit zájem o tuto profesi u většího počtu lidí. Dosavadní výsledky jsou povzbudivé.

„Aktivně se zasazujeme o kampaně a spolupráci s personálními agenturami, abychom podpořili vznik nových zaměstnaneckých příležitostí, a rovněž spolupracujeme se všemi našimi členy za účelem přilákání nováčků do našeho odvětví. Máme tak k dispozici spoustu příkladů osvědčených postupů, o něž se můžeme s ostatními podělit.“

Mezi další způsoby zviditelnění tohoto odvětví patří podpora událostí, které se přímo zaměřují na řidiče nákladních vozidel.

Organizace IRU v minulosti spolupracovala se společností Scania na propagaci soutěží pro řidiče. „Myslíme si, že soutěž Scania Driver Competitions představuje skvělou iniciativu, která staví do popředí bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a školení řidičů,“ říká Blanche.

„Tento globální nedostatek řidičů není katastrofickým scénářem, ale spíše budíčkem. Je naším úkolem společně pracovat na nalezení řešení vedoucích ke změně této situace,“ dodává Blanche. ●

TOMÁŠ PLÁŠIL DOŠEL AŽ DO ČTVRTRFINÁLE SCANIA DRIVER COMPETITIONS. NEJLEPŠÍM EVROPSKÝM ŘIDIČEM SE STAL REPREZENTANT NORSKA.

Tomáš Plášil předvedl v konkurenci dalších 29 řidičů z celé Evropy velmi dobrý výkon. Po úvodních sedmi disciplínách mu dokonce patřilo úžasné páté místo. Ve čtvrtfinálovém souboji ovšem podlehl soupeři z Bosny a Hercegoviny a do závěrečného klání o nákladní vozidlo Scania v hodnotě 100 000 EUR tak už nezasáhl.



” Soutěž byla skvělou možností k otestování vlastních dovedností a vyzkoušení si řady nových věcí. Velmi se mi líbila a už se těším na další ročníky. Opět to budu zkoušet znovu a znovu, dokud mi před domem nebude stát nová Scania“

Tomáš Plášil
Řidič společnosti HOPI



Ve švédském Södertälje se koncem května konalo evropské finále soutěže Scania Driver Competitions. Celkem se do zápolení o nákladní vozidlo Scania v hodnotě 100 000 EUR zapojilo více než 20 000 řidičů z 30 evropských zemí. Do Švédska ale postoupili jen vítězové národních finále a mezi nimi tak nemohl chybět Tomáš Plášil. Řidič společnosti HOPI měl od začátku jasný cíl – zvítězit.

Kdo se dostane mezi nejlepších 18 řidičů postupujících do čtvrtfinále, rozhodoval výkon soutěžících v 7 úvodních disciplínách: úsporná a defenzivní jízda, kontrola vozidla před jízdou, zajištění nákladu, první pomoc, přesná jízda s pomocí kamerového systému „Birdview“, jízda terénem a „knock the King“. „Řidič je v dopravě nejdůležitějším faktorem,“ říká Erik Ljungberg, ředitel oddělení komunikace, značky a marketingu společnosti Scania. „Prostřednictvím soutěže Scania Driver Competitions chceme zvýšit postavení profesionálních řidičů a zdůraznit jejich velký význam pro ziskovost dopravních společností, bezpečnost silničního provozu a také vliv na životní prostředí.“

Tomáš Plášil procházel těmito disciplínami velmi dobře. V součtu bodů obsadil dokonce skvělé páté místo a ve čtvrtfinále tak patřil



mezi favority na postup. V disciplíně „vodní výzva“ ovšem na svého soupeře Adnana Mujkiče z Bosny a Hercegoviny nestačil a do semifinále se tak neprobojoval.

„Nejdříve jsem byl na sebe hodně naštvaný, ale nyní musím říct, že jsem se svým umístěním spokojený. Dostat se až mezi nejlepších 18 řidičů z původních 20 000, kteří se do soutěže přihlásili, je opravdu úžasné,“

říká Tomáš Plášil. Řidič společnosti HOPI dodává: „Nejtěžší pro mne bylo vypořádat se s vlastní nervozitou.“

Pevné nervy rozhodovaly také ve finále, do kterého se probojovali Piotr Dolengiewicz z Polska, domácí Fredrik Arwidmark a Nor Andreas Nordsjø. Posledně jmenovaný byl velkým překvapením, protože po kvalifikaci mu patřilo umístění až ve druhé devítce.





🚩 Vítězem Scania Driver Competitions se stal Nor Andreas Nordsjø

Ve finálové disciplíně „poraz krále“ (knock the King) sice norský reprezentant zprvu působil laxním dojmem, ovšem zatímco jeho soupeři kvůli přehnané rychlosti chybovali, Nordsjø si počínal naprosto suverénně a toto finále nakonec ovládl. Stal se tak již sedmým vítězem Scania Driver Competitions – nejtěžší soutěže pro evropské řidiče nákladních

vozidel. „Soutěž byla skvělou možností k otestování vlastních dovedností a vyzkoušení si řady nových věcí. Velmi se mi líbila a už se těším na další ročníky. Opět to budu zkoušet znovu a znovu, dokud mi před domem nebude stát nová Scania,“ říká Tomáš Plášil. ●



TICHÝ NOČNÍ ROZVOZ POMOCÍ HYBRIDNÍHO NÁKLADNÍHO VOZIDLA

U šesti restaurací McDonald's ve švédském Stockholmu byla zahájena pilotní studie za účelem testování tichých nočních dodávek prostřednictvím hybridního nákladního vozidla Scania provozovaného společností HAVI.



Vjezd těžkých vozidel do centra Stockholmu je v noci z důvodu hluku běžně omezen. Dodávky tak obvykle probíhají v době, kdy se obchody a restaurace připravují na začátek pracovního dne, tedy během ranní špičky.

Aby se minimalizovala pravděpodobnost, že nákladní vozidla zajišťující rozvoz zboží uvíznou v zácpě nebo způsobí kolony, město Stockholm nyní rozšiřuje svou pilotní studii zaměřenou na noční dodávky.

Dodávky pomocí tichých elektrických vozidel jsou založeny na spolupráci mezi městem Stockholm a subjekty HAVI, KTH, EU, McDonald's a Scania. Iniciativa probíhá v rámci projektu EU: Nevšední Stockholm.

Jako zkušební automobil se používá dobíjecí hybridní nákladní vozidlo Scania, které je poháněno kombinací elektrické energie a nefosilního paliva (typ bionafty nazývaný HVO), což výrazně snižuje emise pevných částic a oxidu uhličitého.

Plug-in hybridní nákladní vozidlo je rovněž vybaveno funkcemi konektivity a technologií pro nastavení virtuálních dopravních zón (geofencing). To znamená, že se automaticky přizpůsobuje jízdám podmínkám v předem určené oblasti. Na základě těchto virtuálních dopravních zón se určí, který motor bude vozidlo používat, a rychlost vozidla se přizpůsobí aktuálním rychlostním omezením. To přináší vynikající možnosti pro snížení

emisí, hluku a dalších negativních faktorů v centrech měst.

Společnost HAVI je globálním poskytovatelem logistických služeb pro společnost McDonald's po celém světě. Ve Švédsku spolupracují obě společnosti od roku 1989. „Jsme velmi hrdí na to, že můžeme stát v čele úsilí o řešení skutečných problémů, kterým lidé žijící ve městě čelí,“ říká Camilla Eklöf, manažerka pro kvalitu, bezpečnost a ochranu životního prostředí ve společnosti HAVI. „Tato nákladní vozidla se v těchto citlivých městských oblastech vyznačují tichým provozem zcela bez emisí. Současně jsou však stále schopna urazit i delší vzdálenosti. Naše globální partnerství se společnostmi Scania a McDonald's opravdu přispívá ke zlepšení životního prostředí, protože spolupracujeme na minimalizaci emisí.“

Hybridní nákladní vozidlo může využívat tichý elektrický režim s dojezdem až 10 kilometrů a efektivně tak rozvážet zboží na prakticky prázdných nočních silnicích. Sdružení stojící za projektem se bude zabývat zkoumáním míry přínosu pro životní prostředí dosažené tím, že nákladní vozidla nestojí v dopravních kolonách a vždy se kamkoli snadno dostanou.

„Tento druh inovativních partnerství a pokrokových projektů pro nás představuje ideální aspekt na naší cestě směrem k udržitelnějšímu dodavatelskému řetězci. Ve Švédsku jsme brzy začali s budováním

dobíjecích stanic pro automobily, a toto je vzrušující další krok,“ říká Henrik Nerell, environmentální manažer ve společnosti McDonald's ve Švédsku.

Akumulátor je nabíjen externími zdroji energie a prostřednictvím rekuperace, což znamená, že pohyb nákladního vozidla při každém použití brzd vytváří elektřinu. Díky elektrické dobíjecí stanici poblíž jedné z restaurací bude moci nákladní vozidlo dobít svůj akumulátor při nakládání, vykládání a během přestávek pro řidiče, takže pro něj nebude chybějící přístup k elektřině v centru města představovat žádný problém.

Na delších trasách mezi městem a skladem, odkud nákladní vozidlo vyjíždí, může využít svůj spalovací motor na HVO, který přináší snížení emisí až o 90 %. Pomocí softwarového nástroje Scania Zone a virtuálních zón (geofence) se vozidlo po příjezdu do ekologicky citlivých městských oblastí automaticky přepne na tichý elektrický pohon zcela bez emisí.

„Pilotní projekt je založen na takzvaném procesu zadávání veřejných zakázek v oblasti inovací, v němž společnost Scania zvítězila. To nám vyhovuje, protože v jiných částech Evropy již probíhá se společností HAVI rozsáhlá spolupráce na rozvoji řešení pro optimalizaci paliva. Tento projekt představuje vynikající příležitost k názornému předvedení a vyhodnocení možností, které může propojené hybridní nákladní vozidlo nabídnout. Přitom je třeba využívat aktuálně dostupných technologií, jež nám umožňují snížit naši závislost na fosilních palivech,“ říká Jesper Brauer, produktový manažer pro městská nákladní vozidla ve společnosti Scania. ●





**SNÍŽENÍ
EMISÍ CO₂
O 15 %**

Dohoda EU stanovuje snížení emisí CO₂ o 15 % do roku 2025 a o 30 % do roku 2030

SCANIA PODPORUJE PŘÍSNÉ EMISNÍ NORMY EU

Společnost Scania vnímá dohodu mezi Evropským parlamentem a Radou EU o normách CO₂ pro těžká nákladní vozidla jako nástroj k dosažení klimatických cílů stanovených v Pařížské dohodě. „Tyto normy upravující emise výfukových plynů je třeba zkombinovat s integrovaným přístupem. Bude rovněž nutné zaměřit se na obnovitelná biopaliva a jiná alternativní paliva, školení řidičů, efektivnější logistiku, nové technologie pohonu a další opatření,“ uvádí prezident a generální ředitel společnosti Henrik Henriksson.

Cílem společnosti Scania je podpora posunu směrem k udržitelnému systému přepravy. Scania je přesvědčena, že je možné přejít na dekarbonizovaný systém bez fosilních paliv. Scania se neustále snaží u svých vozidel snižovat spotřebu paliva a díky tomu také emise CO₂. To vše přináší prospěch nejen zákazníkům, ale v konečném důsledku také zlepšuje konkurenční postavení společnosti Scania.

I když Scania velmi věří v elektromobilitu umožňující dosažení nižších emisí CO₂, tato technologie není ještě dostatečně vyspělá, poptávka zákazníků je nejistá a v současné době neexistuje v Evropě žádná infrastruktura veřejných dobíjecích stanic pro tato vozidla.

Dohoda EU stanovuje snížení emisí CO₂ o 15 % do roku 2025 a o 30 % do roku 2030. Referenčním obdobím bude období od července 2019 do června 2020. Dalším krokem legislativního procesu je formální

schválení Radou a Parlamentem, které se očekává před volbami do Evropského parlamentu v květnu 2019. Toto nařízení vstoupí v platnost ve druhé polovině roku 2019.

Společnost Scania vítá revizi emisních standardů, která bude provedena v roce 2022.

„Tato revize by měla zohledňovat dostupnost infrastruktury pro doplňování paliva a dobíjení vozidel na alternativní pohon a rovněž i uvádění těchto vozidel na trh. Revize by měla také obsahovat metodu, která by lépe odrážela perspektivu analýzy paliv (Well-to-Wheel) tak, aby zahrnovala biopaliva. Kromě toho je třeba zohlednit i delší a těžší kombinace vozidel. Tyto kombinace jsou často využívány ve Švédsku, Finsku a Dánsku, protože tato vozidla představují jeden ze způsobů používaných ke zvýšení efektivity v systému dopravy,“ uzavírá Henrik Henriksson. ●



” Ambiciózní cíle a přechod k novým technologiím pohonu budou rovněž vyžadovat značné investice do infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva specificky vytvořené pro nákladní vozidla na alternativní pohon, které dosud nebyly ve větší míře vynaloženy“

Henrik Henriksson – prezident a generální ředitel společnosti Scania

Scania dodá 15 nákladních vozidel pro německé elektrifikované dálnice

Společnost Scania se chystá dodat vozidla pro tři německé elektrifikované dálnice v rámci zkušebního provozu, který by měl být zahájen v letošním roce. Rozhodnutí bylo přijato jménem německého Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti (BMU) po uskutečnění veřejné soutěže.



Zkušební provoz bude nejdříve zahájen v Hesensku na dálnici A5, kde byla dokončena pětikilometrová infrastruktura elektrifikované dálnice s nadzemním napájecím systémem v obou směrech. Další elektrifikovaný úsek bude na dálnici A1 do přístavu Lübeck se stacionární nabíjecí stanicí plánovanou v přístavu. Očekává se, že tento dálniční úsek bude otevřen v létě 2019. A konečně třetí elektrifikovaná dálnice by měla být počátkem roku 2020 vybudována v Bádensku-Württembersku na části spolkové silnice B462.

15 nákladních vozidel bude vybaveno pantografy sběrači pro nabíjení během jízdy vyvinutými společností Siemens, které budou namontovány na rámu za kabinou. Tato nákladní vozidla budou používána dopravními společnostmi v rámci reálných přepravních operací. Dodání prvního hybridního nákladního vozidla R 450 od společnosti Scania pro Hesensko je plánováno na květen 2019. Kromě dodání nákladních vozidel bude mít společnost Scania na starost údržbu vozidel a sběr dat ze zkušebního provozu.

Společnost Scania byla již dříve vybrána jako partner v souběžném výzkumném projektu prováděném společností Volkswagen Group Research. Předpokládá se, že hybridní model Scania R 450 bude dodán pro účely projektu v únoru a uvedení do provozu proběhne na zkušební dráze společnosti Siemens v blízkosti Berlína.

Druhé elektrifikované výzkumné vozidlo bude dodáno na podzim roku 2019. Cílem výzkumného programu je snaha o analýzu a optimalizaci koncepce pohonné jednotky, řízení energie, hybridního přenosu, stárnutí akumulátorů a chladicího systému nové generace.

„Na rozdíl od osobních automobilů, které zůstávají většinu dne nehybně zaparkovány, jsou nákladní vozidla po dlouhé hodiny nasazena v dopravních operacích, přičemž nutnost zastavení za účelem nabíjení by mohla jejich provoz velmi narušovat. Elektrifikované dálnice nabízejí rozumné a efektivní nabíjení na cestách.“

Řešení rovněž šetří akumulátory a snižuje zatížení energetické sítě,“ říká Magnus Höglund, vedoucí oddělení systému elektrifikovaných silnic ve společnosti Scania.

Podle několika studií jsou elektrifikované dálnice alternativou, která pomůže výrazně snížit emise CO₂. Technologie elektrifikovaných silnic je jednou ze součástí řešení udržitelné dopravy společnosti Scania, která se nyní rovněž testuje na německých silnicích. ●



Jak funguje elektrifikovaná dálnice

Nulová uhlíková stopa, tišší vozidla, skvělé jízdní vlastnosti a žádné emise výfukových plynů. Průběžné nabíjení na elektrifikovaných dálnicích představuje obrovský potenciál pro těžkou nákladní dopravu.



Na rušné dálnici se nákladní vozidlo s návěsem blíží k dlouhému úseku s pylony nacházejícími se po pravé straně. Senzor vozidla rozpozná, že jízdní pruh je nyní vybaven elektrickým trolejovým vedením a řidič stisknutím tlačítka zvedne pantografový sběrač upevněný na střeše kabiny. Během několika sekund nastane v kabině téměř úplné ticho: spalovací motor se zastavil a vozidlo nyní pohání elektromotor.

Čistá, bezpečná a efektivní technologie

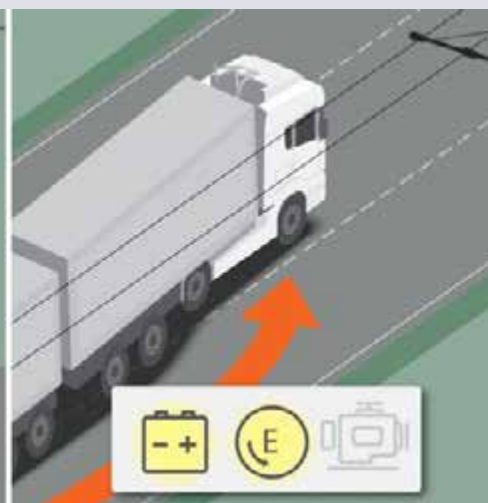
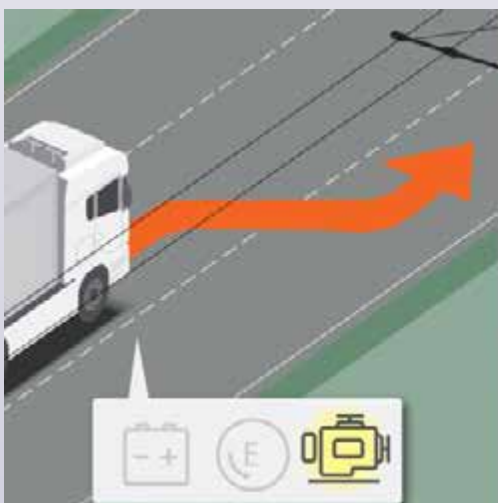
Ještě před pár lety by byla myšlenka, že by se na běžných dálnicích mohla spolu s osobními automobily vyskytovat i elektricky poháněná nákladní vozidla, jen vizí budoucnosti. V současné době však v Evropě probíhá několik projektů za účelem otestování této čisté, bezpečné a efektivní technologie a vyhodnocení jejího přínosu.

Vlády a instituce v Německu, Itálii

a Švédsku aktivně podporují výzkumné projekty, jejichž hlavním cílem je vybudování elektrifikační infrastruktury, která by pokryla části dálniční sítě v Evropě touto ekologickou technologií.

„Elektrifikace vozidel se rychle rozvíjí“

Podle názoru společnosti Scania nebude trvat dlouho, než dosáhneme bodu zlomu, kdy se elektrifikace těžké nákladní dopravy stane pro dopravce dobrou investicí. ●





STEINBAUER - LECHNER

Společnost Steinbauer Lechner s.r.o. se zabývá vývojem, výrobou a distribucí obalových prostředků od roku 1992. Vyrábí a dodává průmyslová balení pro automobilový, letecký nebo také energetický průmysl. Při všem, co firma dělá, klade velký důraz na kvalitu a to samé požaduje po používané technice. „Protože jsme fandové do aut, pořídili jsme si aktuálně to nejlepší – Scanii P;“ říká manažer obchodu a vývoje Petr Steinbauer.

Zásadní byl při výběru nového auta fakt, že Scania má na trhu aktuálně nejnovější model. Zaprvé počítáme s tím, že díky své pověstné kvalitě dlouho vydrží, a za druhé chceme tímto pěkným autem dělat firmě reklamu. Navíc Scania nevychází špatně ani cenově, protože pokud vezmeme to nejobyčejnější auto na trhu a pak toto naše nové, tak mezi nimi bude rozdíl asi 15 tisíc euro. Ve vztahu k situaci na trhu práce, kdy si řidiče

potřebujeme udržet a práci mu zjednodušit, je pro nás Scania nejlepší volba. Musíme vzít v úvahu skutečnost, že řidič do auta nasedá několikrát denně, tráví v něm spoustu času a my po něm naopak požadujeme produktivitu. Proto pro něj chceme opravdu to nejlepší. Protože si auto chceme nechat 10 let, tak je pak rozdíl 1 500 euro za rok, oproti té nejlevnější a nejobyčejnější variantě jiné značky s nižší tonáží a bez nadstandardní výbavy, zanedbatelný.

Patříte mezi první zákazníky, kteří si v České republice pořídili Scanii s novým sedmilitrovým motorem. Co vás přesvědčilo o koupi této kombinace s kabinou řady P?

Měl jsem možnost jezdit s tímto vozidlem a motorem o výkonu 280 koní ve Švédsku. Auto fungovalo velmi dobře a bylo komfortní, tak jak to mají řidiči rádi. Navíc na to, že bylo naloženo na 23 tun, měl nový sedmilitrový motor k mému překvapení dostatek síly.



Už na první pohled zaujme vaše Scania nejen výraznou žlutou barvou, ale také délkou.

Ano, rozhodli jsme se vozidlo postavit na dlouhém rozvoru, takže samozřejmě vládne obava, zda se všude vytočíme, ale protože fungujeme jako rozvážková služba průmyslu a nezajíždíme do centra měst nebo různých jiných úzkých prostor, můžeme si tuto konfiguraci dovolit. Auto jsme navíc dovybavili vzduchovým podvozkem pro obě nápravy, takže když by se přeci jen řidič ocitl v „úzkých“, má všechny dostupné nástroje k tomu, aby se dokázal přes překážky dostat až přesně na místo určené.

V čem je největší specialita tohoto vozidla?

Unikátní je nástavba a její hydraulický

systém otevírání boku. My jsme se pro ni rozhodli na základě situace na trhu. Protože konjunktura je v pořádku a zakázek máme mnoho, chtěli jsme, podobně jako při výběru samotného vozidla, opět investovat do pohodlí našich zaměstnanců. Řidič, který má na rozvážce plachtu a musí ji 7x denně otevírat, jen touto činností stráví celkem cca 2 hodiny. Tyto 2 hodiny denně ve vztahu k ceně práce už tvoří nějaký náklad, znamená to také jistou časovou ztrátu a opět se vrátím i k pohodlí řidiče. Tento hydraulický systém, který má naše nástavba, je schopen otevřít nákladový prostor za pouhých 15 sekund a to už je opravdu velký rozdíl. Řidič tak v podstatě ani nepotřebuje rukavice a stihne tak během směny více práce.

Jaké má nástavba rozměry?

Délku nástavby jsme se rozhodli stanovit na 8,5 metru, abychom zvládli převézt co nejvíce zboží. Takto nám to vychází, že v porovnání s naším předchozím vozidlem, ušetří tato Scania 30 % cest. K délce se váže i výška. Vypočítali jsme ji tak, abychom nákladový prostor dokázali využít na maximum a zároveň nešli do extrému, což by pak negativně ovlivnilo spotřebu a průjezdnost. Celé auto je skutečně navrženo optimálně. Vnitřní užitná výška je 2,45 metru v hydraulické části a 2,55 metru na druhé polovině.

Spočítali jste si, kolik vám toto vozidlo ušetří?

Jak už jsem říkal, ušetřit by mělo přibližně třetinu cest. Navíc jsme koupili vozidlo s novým moderním agregátem, který jsme optimálně nakonfigurovali nejen co se týče

výkonu, ale také převodového poměru. V porovnání s naším starším autem, které má nižší výkon i menší přepravní kapacitu, bychom se měli dostat na mnohem nižší náklady, což je obrovský krok vpřed.

Je lepší auto také cesta, jak zaujmout řidiče, kterých je na trhu nedostatek?

Nechceme si řidiče nijak rozmazlovat, ale když po nich vyžadujeme vyšší produktivitu, dáme jim k tomu odpovídající pracovní prostředky. Scanii plánujeme provozovat alespoň 10 let, a protože chceme, aby nám po celou dobu dělala také dobrou reklamu, zvolili jsme právě tento nejnovější model řady P, moderní agregát o objemu 7 litrů s výkonem 280 koní, investovali jsme také do hliníkových kol, která na rozdíl od plechových disků nezreznou, nechali jsme 2x nalakovat rám vozidla a koupili i multimediální systém Scania.

Plánujete pořízení dalších vozidel?

Uvažujeme už o dalších vozidlech a to hlavně opět s automatickým otevíráním nástavby. Standardní plachtu považujeme za minulost. Je to sice nákladná investice, v porovnání je o cca 40 % dražší, ale tento patentovaný systém funguje, a jak už jsem zmínil, vyplatí se nám. ●



Podívejte se na systém otevírání nástavby



Přídavné zařízení, jako například jeřáb, lze pohánět prostřednictvím elektromotoru. Tato skutečnost a potenciál pro plnění limitů hlukové normy PIEK umožňují provoz ve městě v nočních hodinách, kdy silnice nejsou přeplněné.

Očekávaná úspora paliva až 15 procent, možnost provozu na HVO.

Pro použití v městském prostředí v oblasti distribuce zboží a výstavby.

PHEV/HEV vycházející z nové generace nákladních vozidel Scania.

DOBÍT A VYRAZIT



[Text: Örjan Åslund Fotografie: Göran Wink]

Plug-in hybridní vozidlo společnosti Scania poskytne dopravcům působícím v oblasti distribuce zboží tolik potřebnou možnost přepravy z příměstských skladů v režimu spalovacího motoru s následným přepnutím na elektrický pohon při vjezdu do centra města.

S uvedením svého nového plug-in hybridního elektrického vozidla (PHEV) v roce 2019 učiní společnost Scania významný krok směrem k rozšíření své nabídky vozidel na alternativní pohon, která je již tak nejosáhlejší na trhu. Podvozek u tohoto vozidla typu PHEV i jeho souroznice, hybridního elektrického vozidla (HEV) představeného v září 2018, je novou

generací modelu, který společnost Scania standardně používá. Následně jsou pak u obou vozidel provedeny nezbytné úpravy.

Maria Johansson, výkonná produktová ředitelka pro městská nákladní vozidla v divizi Scania Trucks, říká: „Ve společnosti Scania pokračujeme na naší cestě k elektromobilitě s využitím přístupu ‚tady a teď‘, s jehož pomocí jsme schopni zákazníkům ve městech nabízet

komplexní řešení podporující jejich snahu o dosažení trvalé udržitelnosti již od prvního dne.“

„Obě verze uvedeme na trh současně. Zákazníci společnosti Scania získají řešení se spolehlivým hardwarem, regenerativním dobíjením a nulovými emisemi výfukových plynů, aniž by museli mít obavy z malého dojezdu nebo negativního vlivu na jejich celkovou provozní ekonomiku.“

Nová hybridní nákladní vozidla jsou poháněna řadovým pětivalcům Scania DC09 na HVO (hydrogenovaný rostlinný olej) nebo motorovou naftu, který pracuje v součinnosti s elektrickým pohonným systémem nabízejícím výkon 130 kW (177 k) a točivý moment 1050 Nm. Kapacita dobíjecího lithium-iontového akumulátoru činí 7,4 kWh, což zajišťuje jeho dlouhou výdrž. Zasluhou pomocných



Dojezd až 10 km s nulovými emisemi výfukových plynů.



PLNÁ PODPORA SLUŽBY SCANIA ZONE

Scania Zone pomáhá zajistit udržitelný provoz v citlivých oblastech. Volitelný doplněk v rámci systému FMS společnosti Scania umožňuje operátorům propojit pravidlo (jako například „nulové emise“ nebo „nízký hluk“) s předem určenou zónou. Když vozidlo vjede do zóny, automaticky se začne řídit nastaveným pravidlem.

elektrických řídicích a brzdových systémů lze nákladní vozidla provozovat v plně elektrickém režimu bez jakékoli podpory od spalovacího motoru.

„Hybridní vozidla představují v rámci současných operací prováděných nákladními vozidly pro městské prostředí nejlepší variantu z hlediska celkové provozní ekonomiky, provozuschopnosti a udržitelnosti,“ říká Johansson.

A dále dodává: „V kombinaci s HVO přinesou snížení emisí CO₂ až o 92 procent a současně nabídnou vynikající produktivitu v neustále se rozšiřujících městských oblastech, kde provozovatelé nákladních vozidel čelí mnoha problémům, jako jsou bezpečnostní aspekty, environmentální požadavky a přeplněné ulice.“

Hybridní nákladní vozidla Scania lze objednávat od 1. čtvrtletí 2019. ●

Můžete zaručit uváděný dojezd 10 km?

Rozvážková nákladní vozidla, městské sklápěče a nákladní vozidla pro svoz odpadu... Jesper Brauer, produktový manažer pro městská nákladní vozidla v divizi Scania Trucks, hovoří o možnostech využití a přednostech nového hybridního nákladního vozidla Scania.

Proč se rozhodnout pro hybrid od společnosti Scania?

„Jakmile bude k dispozici odpovídající technologie akumulátorů a nezbytná infrastruktura, bude v příštím desetiletí možné u většiny nových řešení v oblasti nákladních vozidel provozovaných v městských oblastech pozorovat trend v podobě postupného přechodu na plnou elektrifikaci. Do té doby však naše odvětví zůstane v určitém mezidobí, kdy hybridní vozidla a alternativní paliva – nebo jejich kombinace, jak můžeme vidět u našich vlastních hybridních nákladních vozidel – představují nejlepší řešení přinášející zákazníkům působivá čísla z hlediska celkové provozní ekonomiky.“

Jaká je přidaná hodnota pro zákazníka?

„Nová hybridní nákladní vozidla Scania jsou koncipována pro dlouhodobý provoz v náročných městských prostředích a vyznačují se stejně vysokou provozuschopností a předvídatelnou potřebou údržby jako běžná nákladní vozidla Scania. Pokud však přidáte možnost elektrického pohonu s nulovými emisemi výfukových plynů, stanou se nástrojem nabízejícím řešení udržitelné dopravy jako žádné jiné srovnatelné vozidlo.“

Výkonný elektrický pohonný systém tohoto hybridního nákladního vozidla Scania a provozní dojezd 10 km v elektrickém režimu otevírají celou řadu nových příležitostí.

Se službou Scania Zone budou například nákladní vozidla pro rozvoz zboží nebo stavební práce ve městě moci plnit své úkoly v citlivých přeplněných oblastech v nočních hodinách namísto během dne. Mají totiž nulové emise a úroveň hluku výrazně pod hodnotou 72 dBA, která se na základě nizozemského nařízení PIEK stala v podstatě standardem.“

Co je ještě u tohoto hybridního nákladního vozidla nového?

„Tato generace nákladních vozidel například disponuje novou možností zvýšení výkonu. Pokud řidič plně sešlápně pedál akceleratoru, elektrický pohonný systém nabídne zvýšení výkonu o 50 kW neboli zhruba 250 Nm za předpokladu, že je akumulátor dostatečně nabitý. Pokud řidič zvolí výkonový režim,



Jesper Brauer, produktový manažer pro městská nákladní vozidla v divizi Scania Trucks

bude dodatečný výkon 20 kW neboli 150 Nm při akceleraci vždy k dispozici, i když řidič plně nesešlápně pedál akceleratoru.“

Pro jaký druh nasazení je toto nákladní vozidlo vhodné?

„Jako první mě napadají všechny druhy distribučních činností, ale to samozřejmě není vše. Městské sklápěče – ideálně s kabinami řady L – a rovněž i nákladní vozidla pro svoz odpadu a všechny druhy vozidel používaných pro údržbu veřejné infrastruktury v městském prostředí budou s největší

pravděpodobností spadat do této

kategorie vhodných řešení, protože nabízíme také kabiny řady P a G.“

Můžete zaručit uváděný dojezd 10 km?

„Otázku dojezdu nelze nikdy posuzovat černobíle. Ano, 10 km je za normálních podmínek relevantní číslo, ale v praxi se může samozřejmě lišit. Velmi to závisí na jízdních podmínkách, počtu zastávek a rozjezdů, kopcovitosti trasy, venkovní teplotě atd. Za ideálních podmínek může být skutečná hodnota dokonce i vyšší.“

Jaký je to pocit řídit toto hybridní vozidlo?

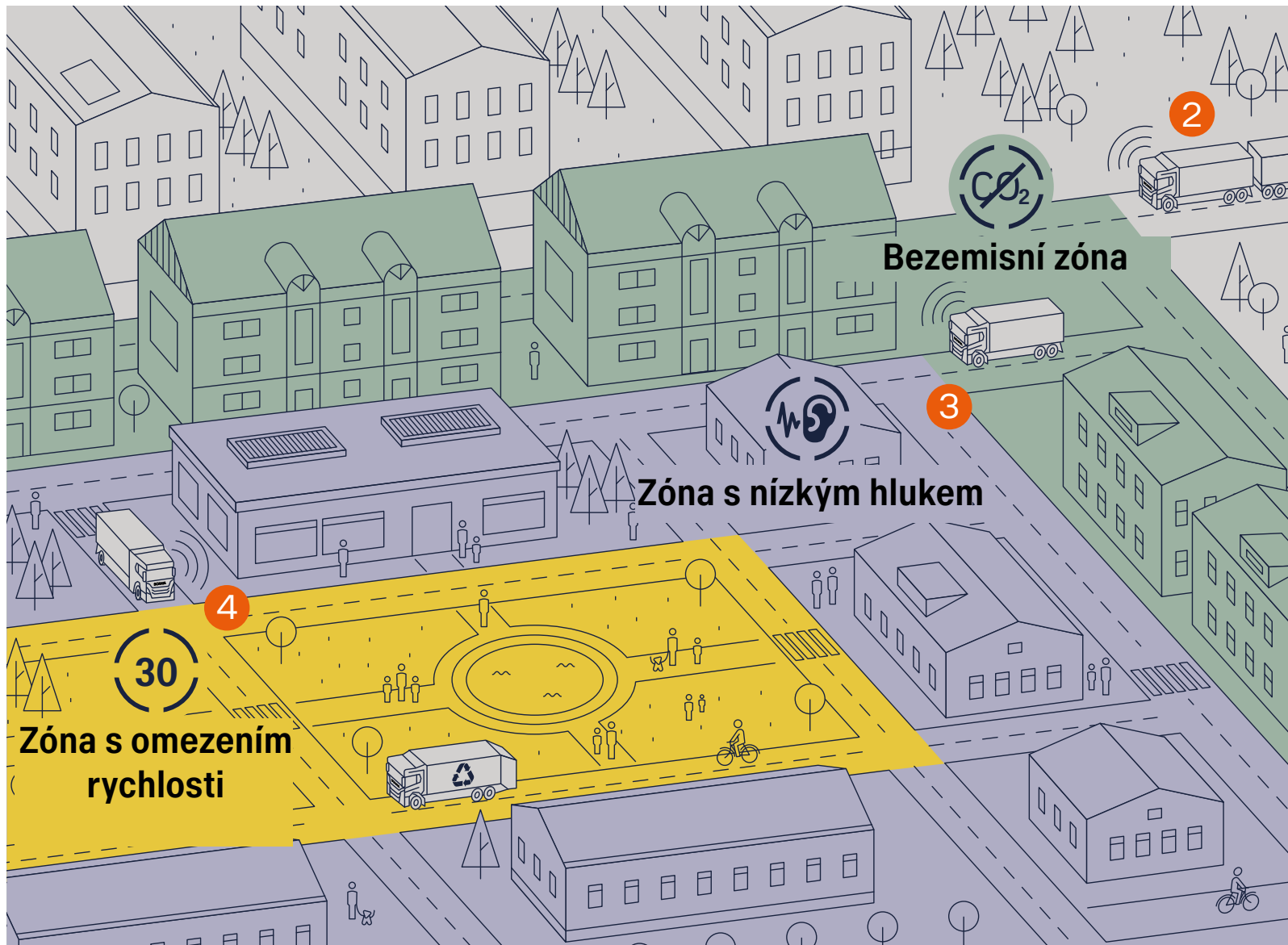
„Je to opravdu příjemný zážitek, stejně jako řízení jakéhokoliv jiného nákladního vozidla Scania nové generace. Ovladatelnost hybridního vozidla je velmi dobrá. Vůbec si nevšimnete hmotnosti navíc a pohonná jednotka rovněž pracuje naprosto hladce. A o to vlastně jde: řízení inovativních nákladních vozidel, jako je hybrid Scania, by nemělo být o nic složitější než řízení ‚normálního‘ nákladního vozidla.“

[RYCHLÁ FAKTA]

92

PROCENTNÍ

snížení emisí CO₂ s novým hybridním nákladním vozidlem Scania v kombinaci s použitím paliva HVO.



JÍZDA V ZÓNÁCH

[Text: Örjan Åslund, Per-Ola Knutas Ilustrace: Kjell Thorsson]

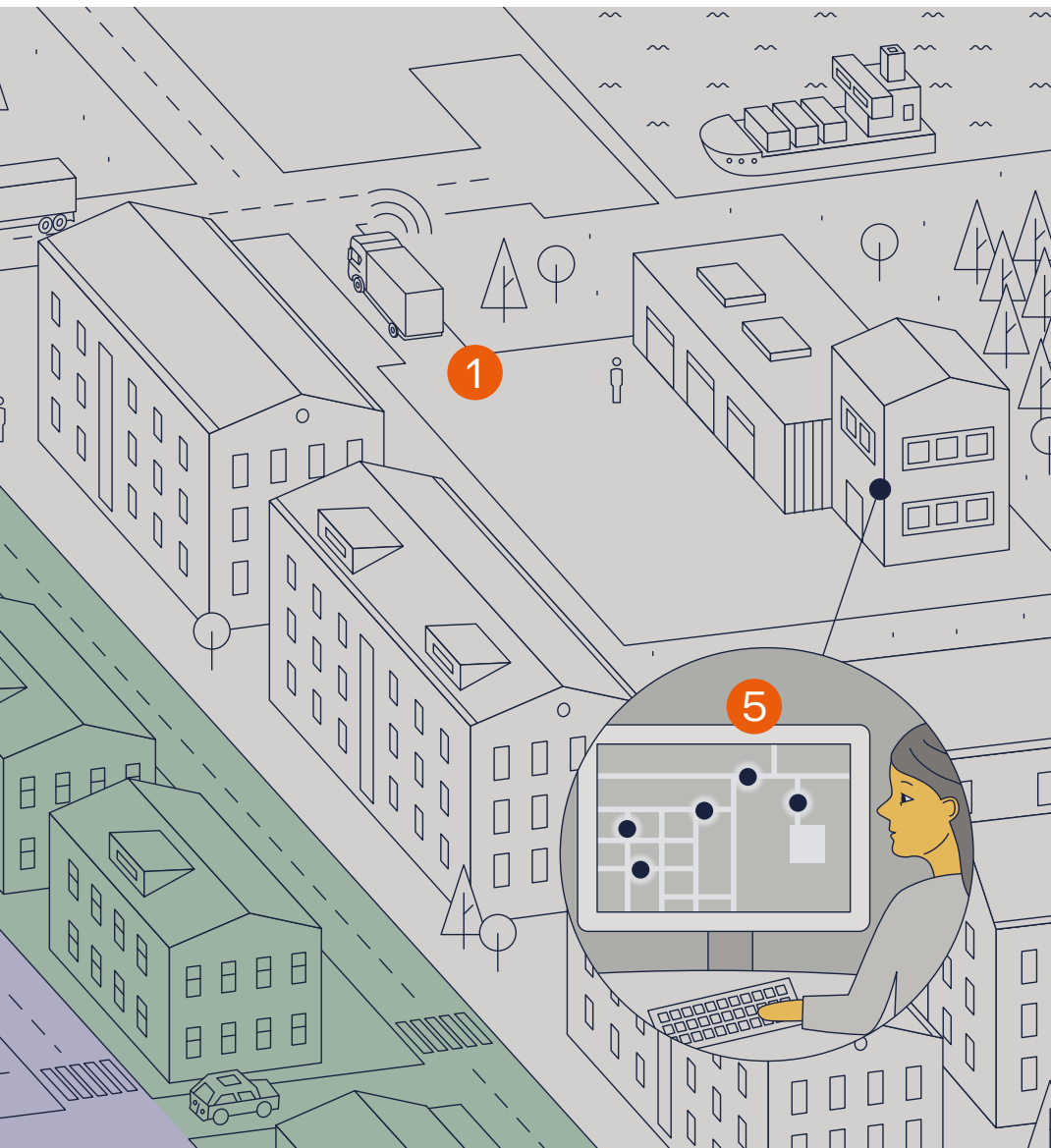
Města po celém světě stále častěji zavádějí opatření v podobě dopravních zón, jejichž účelem je omezit znečištění, hluk a rychlost. Scania Zone je nová služba, která umožňuje propojit pravidla týkající se omezení rychlosti, omezení emisí a omezení hluku s předem určenými geografickými oblastmi.

Scania Zone je služba provádějící automatickou úpravu nastavení vozidla na základě jeho polohy. Pomáhá řidičům dodržovat dopravní předpisy a předpisy související s ochranou životního prostředí – umožňuje tak udržitelný provoz nákladních vozidel a zvyšuje bezpečnost obyvatel měst.

„Představuje dokonalý nástroj pro zlepšení vnímání nákladních vozidel ve všech citlivých nebo rušných oblastech,“ říká Clara Wallin, manažerka pro udržitelná řešení v divizi Scania Connected Services.

„Každý dopravce může nyní předem definovat, jak a kdy má být nákladní vozidlo provozováno na základě konkrétních aspektů týkajících se rychlosti, hluku a jiných emisí. To samozřejmě povede ke zlepšení udržitelnosti a zvýšení bezpečnosti.“

Scania Zone je volitelným doplňkem v rámci



Jak to funguje

- 1 Jakmile propojené nákladní vozidlo opustí určenou geografickou zónu, jako například terminál, palubní počítač odešle upozornění na dispečink operátora.
- 2 Když hybridní nákladní vozidlo vjede do města, může být naprogramováno tak, aby přepnul svůj pohon ze spalovacího motoru na elektromotor.
- 3 V centru města lze službu Scania Zone použít k přepnutí na elektrickou jízdu s nízkou hladinou hluku.
- 4 V rámci pěších zón ve městech lze nastavit omezení rychlosti vozidla na 10 až 15 km/h.
- 5 Pomocí systému Scania Fleet Management získá dopravní společnost okamžitý přístup k informacím o poloze a pohybu svých nákladních vozidel.



Přehrajte si film na youtu.be/KTU3A2eWHMI



sady Scania Fleet Management. Umožňuje každému dopravci propojit pravidlo (například „max. rychlost 15 km/h“) s předem určenou geografickou oblastí. Pokud vozidlo do této oblasti vjede, automaticky se začne řídit nastaveným pravidlem.

Pravidla mohou být buď informativní a sloužit jako upozornění pro řidiče, nebo mohou přímo měnit chování vozidla, avšak řidič může regulaci kdykoli potlačit svým zásahem do řízení.

Lepší kvalita ovzduší a vyšší bezpečnost

Zóny mohou tvořit velké geografické oblasti nebo jen třeba dílčí úseky konkrétní dálnice. Pro příslušnou oblast lze určit více různých zón, které se rovněž mohou v rámci dané oblasti překrývat. Platnost pravidel je také možné nastavit jen na určité časové období, například pro noční hodiny. Jakmile nákladní

” To samozřejmě povede ke zlepšení udržitelnosti a zvýšení bezpečnosti.“

Clara Wallin, manažerka pro udržitelná řešení
divizi Scania Connected Services

vozidlo opustí zónu, vrátí se zpět do normálního provozního režimu.

„Mnoho evropských měst zavádí různé druhy zón za účelem zlepšení kvality ovzduší, zvýšení bezpečnosti a snížení hustoty dopravního provozu,“ pokračuje Wallin.

„Pro emise hluku také platí limit 72 dB stanovený normou PIEK*, která je prakticky standardem v celé řadě zemí. Díky službě Scania Zone je dodržování předpisů jednotlivými vozidly mnohem snazší.“

K pravidlům, které jsou již od začátku k dispozici, patří: omezení rychlosti, nízké emise (jako například nulové emise výfukových plynů při provozu v hybridním režimu) a nízká hluchnost (pohon na elektřinu). Tento výčet představuje pouze malý zlomek možných pravidel, která budou v budoucnu k dispozici pro různé provozní podmínky. ●

* Certifikační schéma nizozemské vlády.

VAKO-LOGISTIC

VÁCLAV KOVÁŘ

Firma VAKO-Logistic se s konkurencí nesnaží bojovat cenou, ale naopak kvalitou. K tomu, aby mohla svým zákazníkům poskytovat prvotřídní služby, potřebuje nejen řidiče, ale také techniku, na kterou se lze spolehnout. Proto si majitel firmy Václav Kovář oblíbil už před více než deseti lety značku Scania. Před nedávnem si pak pořídil netradiční variantu – model P 280 se sedmilitrovým motorem.



Proč jste si vybral právě Scanii?

Naše rodina se díky otci zabývá autodopravou už od roku 1991. Pro značku Scania a tento model jsem se rozhodl srdcem! Měl jsem i nějaké hodně zajímavé nabídky od konkurence a už to skoro vypadalo na podpis. Svého rozhodnutí nelituji, protože Scania má s tímto novým modelem opravdu velký náskok před konkurencí. A to nejen díky pohodlí v kabině, jízdním vlastnostem, ale také co se spotřeby paliva týče je na tom výborně. A nízkou spotřebu si také slibuji od tohoto nového sedmilitrového motoru. Nepřepravujeme těžké náklady, takže výkonově by měl stačit. Proto jsem se pro něj rozhodl.

Čím si vás Scania v minulosti tak získala?

První Scania, která byla moje, byla před 11 lety 480 v manuálu. Pět let jsem s ní jezdil a během této doby jsem se dostal i dvakrát do národního finále YETD (Young European Truck Driver). Díky podnikání mého otce jsem měl možnost otestovat různé značky, takže mám dost zkušeností a můžu říct, že Scania mi opravdu sedla.

Dlouho jste jezdil se Scanií předchozí generace a s manuální převodovkou. Jaké to bylo zvyknout si na novou generaci s Opticruise?

Dříve mne bavilo řídit. Člověk byl

mladší a na vše bylo více času. Nyní je ale doba rychlá a moje práce je zároveň i mým koníčkem, takže se u ní chci bavit. Jízda s automatizovanou převodovkou Opticruise je tak opravdu pohodlná. Scania udělala ohromný pokrok. V porovnání s konkurencí je změna převodových stupňů opravdu hladká a velmi rychlá. Na tom autě je prostě vidět, že Scania do vývoje investovala nemalé peníze a to u ostatních značek není. Všichni totiž jen mluví o tom, kolik toho dávají do vývoje, ale na těch autech se to pak nijak neprojeví. Tady zpracování i materiály dávají jasně najevo, že sedíte v kvalitním autě.

Jaký byl váš nejlepší výsledek v národním finále YETD?

Byl jsem jednou devátý a mým nejlepším umístěním bylo v roce 2012 šesté místo. Často na to vzpomínám, protože jsme tehdy ještě museli absolvovat krajská kola. Bohužel letos jsem se už do národního finále v Modleticích nedostal.

Zmínil jste také soutěž pro řidiče. Letošní ročník Scania Driver Competitions už nebyl omezen věkem a hlavní výhrou byla Scania v hodnotě 100 000 EUR. Už víte, jakou byste si nakonfiguroval?

Už ji mám dávno nakonfigurovanou! Další Scania by se mi totiž hodila. Mám totiž jednoho zákazníka, který by využil větší přepravní kapacitu, takže jsem pana Pavla Koubka (prodejce nových vozidel Scania) poprosil, aby mi připravil nabídku na model R 450. Takže výhra v této soutěži by se hodila.

Jak dlouho už podnikáte?

Podnikám od roku 2013. Od svého otce jsem koupil zakázku, kterou už nechtěl provozovat a dříve jí z části nechával cizím dopravcům, což mi přišlo škoda. V roce 2013



jsem koupil první starší dodávku a následně každý rok navyšoval kapacitu jak vozidel, tak i řidičů. V současné době provozuji 10 dodávek, jednu 18t a kamion Scania R440.

Co všechno převážíte?

80% mých zakázek mám díky jedné rakouské textilní společnosti, pro kterou jsme jezdili už s mým otcem před 25 lety. Všechna auta jezdí pravidelně od pondělí do pátku. Někdy řidiči trasu zvládnou za 6 hodin, jindy ale musejí být déle, aby splnily veškeré zakázky.

To na ně klade velké nároky ...

Ano, ale snažím se ke všem přistupovat férově a jejich práce si vážím, protože z vlastní zkušenosti vím, co řízení obnáší. Není to snadná práce, ale stále mne baví. Už když jsem pracoval pro svého otce v kanceláři, tak bylo nutné jednou za čas sednout do auta a jet s ním třeba do Německa. Alespoň si pak člověk v praxi ověřil, jaký je skutečný stav dopravy a mohl tak své poznatky a zkušenosti předat našim řidičům. Sám jsem si vyzkoušel, kde lze ještě ušetřit na pohonných hmotách a jak s autem jezdit efektivněji. Není totiž nutné do každého kopce držet plny na podlaže. Mnoho času tím člověk nezíská, ale naopak firma pak platí zbytečně mnoho za naftu. Přitom Scania řidičům pomáhá už jen díky propracovanému systému hodnocení. Samotného mne vždy baví jezdit „na hvězdičky“ a mít stoprocentní hodnocení v Driver Support.

Jak vnímáte současnou situaci v dopravě?

V dopravě jsem už zažil spoustu věcí.

Ale musím říct, že teď se situace výrazně zlepšuje. Dříve totiž většina chtěla jen přepravit zboží za co nejnižší cenu, což často nedopadlo dobře. Pokud totiž chcete kvalitní a spolehlivou přepravu, bude to logicky něco stát a to si spousta rozumně smýšlejících majitelů firem začalo uvědomovat. Já vím, že mé služby nejsou levné, ale když zákazník potřebuje dopravit své zboží, může se na mne vždy spolehnout. Samozřejmě neovlivním dopravní situaci, ale za pokaždé budu dělat vše pro to, aby byl zákazník spokojený. A právě spokojený zákazník je můj hlavní cíl. Vždycky se vám to vrátí, a proto mne ta práce i po těch letech stále baví.

A je to vidět i na vaší nové Scanii. Co vám na ní dělá největší radost?

Už jen ta jeho samotná konfigurace mne hrozně bavila. Od výběru barvy až po vybavení interiéru. S panem Koubkem jsme nad tím seděli asi 5 hodin. Hrozně se mi líbí, že si u Scanie lze téměř vše přizpůsobit. Na tomto autě jsem nešetřil a dal do něj vše, co bude na cestách potřeba. Třeba úplně úžasná je při couvání kamera v kombinaci s prémiovým multimediálním systémem. Nejvíce mne pak překvapilo, že výsledná rozdíl v ceně nebyla v porovnání s konkurencí nijak velký. Když ještě vezmete do úvahy to, co už jsem zmínil dříve – jízdní vlastnosti, kvalitní zpracování, převodovka a manévrovací schopnosti – není co řešit. Prodejce jedné konkurenční značky už mi dokonce položil otázku: „Pane Kováři, tak mi řekněte, za kolik byste to naše auto koupil a já vám ho prodám!“ Přestože byl ochoten hodně slevit, rozhodl jsem se pro Scanii a své volby nelituji. ●

Pro značku Scania a tento model jsem se rozhodl srdcem!“

Václav Kovář
Majitel firmy VAKO-Logistic





KOFOLU BUDE ROZVÁŽET 10 NOVÝCH VOZIDEL SCANIA

Zástupci firmy Santa-Trans s.r.o. si v areálu servisu Scania v Paskově převzali 10 nových vozidel Scania. Pět z nich pohání nové šestiválcové motory na CNG o objemu 13 litrů a výkonu 410 koní.



„Kofola jde „zelenou cestou“ a proto už dlouhodobě budujeme flotilu vozidel na CNG,“ říká ředitel společnosti Santa-Trans René Novotný. O distribuci produktů skupiny Kofola se v České republice už několik let starají mimo jiné právě vozidla značky Scania. Na základě dlouhodobých pozitivních zkušeností se nyní vedení firmy Santa-Trans rozhodlo pořídit Scanie se zcela novými motory na CNG, které jsou o 70 koní výkonnější a točivý moment má hodnotu 2 000 Nm (+ 400 Nm). Provoz vozidel na CNG se firmě vyplatí. „Spotřeba je podobná naftovým vozidlům, ale nákupní cena paliva je výrazně levnější. Proto se nám provoz dlouhodobě vyplácí. Podle našeho vlastního testování se u těchto nových vozidel výrazně zlepšil i dojezd. Tato nová generace zvládne na jedno tankování okolo 500 km, což je nárůst o více než 150 km. Řidič má tedy mnohem větší komfort a nemusí tak často doplňovat palivo,“ dodává Novotný. U CNG vozidel Scania nové generace je velkou výhodou také prodloužený servisní interval pro výměnu svíček a oleje z 30 000 km na 45 000 km.●

CESTA NÁKLADNÍCH VOZIDEL SCANIA NAPŘÍČ LATINSKOU AMERIKOU DLOUHÁ 14 000 KILOMETRŮ

Dvě nákladní vozidla Scania S 500 nové generace zahájila svou cestu v jižní Brazílii. Po 54 dnech a 14 000 ujetých kilometrech dorazila do Peru. Jednalo se o výlet plný objevů a setkání s lidmi z Latinské Ameriky, jehož cílem bylo ukázat, že správný přístup může změnit svět.



- 54 MĚST
- 14 RŮZNÝCH ŘIDIČŮ
- 230 VYSÁZENÝCH STROMŮ
- -7 °C AŽ 41 °C
- 5 000 M NAD HLADINOU MOŘE

Abyste mohli udávat trend při přechodu směrem k udržitelnému systému dopravy, je nutné poznat skutečný svět, setkat se s lidmi a pochopit, co prožívají. Christopher Podgorski, prezident a generální ředitel společnosti Scania v Latinské Americe, říká: „Chceme se nejen zabývat otázkami, jako je energetická účinnost, chytrá logistika, obnovitelná paliva a elektrifikace, ale i novým způsobem přemýšlení o ekosystému dopravy a logistiky bez emisí uhlíku.“

Ve státě Santa Catarina v jižní Brazílii se tým společnosti Scania setkal s občany, kteří usilují o zachování původního borovicového lesa (*Araucaria angustifolia*) i do budoucna. Místní výrobci spolupracují se společnostmi vyznávajícími hodnoty, které jsou v souladu s uvědomělou těžbou přírodních zdrojů. Jedná se také o domov velryby černé, tedy druhu, jenž před 30 lety téměř vyhynul, ale nakonec se s pomocí oddaných lidí podařilo opět rozšířit jeho populaci.



Gaspar Galaz a Lucas Ruiz – zrození k ochraně

Od vody k vínu

Oblast Mendoza v Argentině, která se mezinárodně proslavila díky svým vinařstvím, je velmi závislá na vodě z tajícího sněhu a ledovců v Andách. Změna klimatu snižuje množství sněhu, které každý rok napadne. Ledovce se zmenšují, což omezuje jejich schopnost působit jako dodatečný zdroj vody v suchých obdobích. Výzkumný pracovník Lucas Ruiz: „Budoucí klimatické předpovědi ukazují, že tento trend bude pokračovat. Proto je třeba, aby místní výrobci při snaze o zachování vysoké kvality svých hroznů efektivněji využívali vodu a zajistili tak udržitelnost této tradiční činnosti i do budoucna.“

Obloha v Chile

V Chile si nákladní vozidla udělala přestávku uprostřed pouště Atacama. Smyslem bylo pochopit, jak nadměrné světlo z měst a silnic ohrožuje potenciál regionu stát se během několika let největší oblastí



Výzkumný pracovník Lucas Ruiz

pro astronomická pozorování na světě. Podle astrofyzika Gaspara Galaze je temnota oblohy severního Chile stejně důležitým zdrojem pro lidstvo jako například voda a potraviny: „Umožňuje nám propojit lidstvo se vzdáleným vesmírem a nalézt v něm informace o našem vzniku a možná i našem osudu. Už jen z tohoto důvodu ji musíme chránit, podobně jako vodu a ohrožené druhy.“

Dobrý recept pro Peru

V Peru, cíli cesty a zemi, kde velká část obyvatelstva nemá přístup ke kvalitním potravinám, bylo možné spatřit práci na inovativních iniciativách, jejichž cílem je změnit tuto skutečnost. Šéfkuchař Palmiro Ocampo učil členy komunit, jak maximalizovat využití potravin za pomoci nejen technik používaných jejich předky, ale i nových postupů.

Video z cesty napříč Latinskou Amerikou naleznete na Youtube kanálu Scania Group (ENG). ●



Astrofyzik Gaspar Galaz

SCANIA TRANSPORT LABORATORY PŘECHÁZÍ NA NEFOSILNÍ PALIVA

Prostřednictvím své vnitropodnikové přepravní společnosti demonstruje společnost Scania, jak lze pomocí stávajících technologií dosáhnout snížení emisí uhlíku o více než 95 %.

Scania Transport Laboratory v některých případech zajišťuje vnitropodnikovou přepravu v rámci společnosti Scania. Vozový park sestává ze 45 nákladních vozů a autobusů, z nichž 14 jsou tahače pro dálkovou přepravu. Od roku 2018 využívá vozový park pouze nefosilní* paliva a hybridní pohony, které snižují emise uhlíku o více než 95 procent.

Tato dceřiná společnost byla založena v roce 2008 jako rozšíření oddělení výzkumu a vývoje společnosti Scania ve snaze získat ještě více informací o výzvách, kterým její zákazníci čelí, a také o možnostech, jak lze zvýšit ziskovost. Již v prvních pěti letech snížila spotřebu paliva o 20 procent a emise uhlíku o 50 procent na přepravenou tunu.

„Jde o zavádění naší vize do praxe. Nežádáme naše zákazníky ani ostatní subjekty v odvětví, aby dělali něco, co sami nejsme ochotni dělat,“ říká Jan Björklund, vedoucí společnosti Scania Transport Laboratory.

Dceřiná společnost Scania Transport



* Nevyužíváme 100% nefosilní paliva, protože mimo Švédsko je nedostatek čerpacích stanic na HVO/bionaftu, což znamená, že některé nákladní automobily musí občas natankovat běžnou motorovou naftu.



77 Jedním z klíčových poznatků je pro nás význam plánování a školení řidičů. Vidíme, že to funguje a že poměrně malé úpravy mají velký vliv. Například omezení rychlosti z 90 na 80 km/h v dálkové dopravě snižuje spotřebu paliva o 10 procent, zatímco příslušná ztráta času je pouze 1 procento“

Ján Björklund
Vedoucí společnosti Scania Transport Laboratory.

Laboratory každodenně provozuje 14 kombinací nákladních automobilů a přípojných vozidel mezi výrobními závody a přírodním vzhledem ve švédském

Södertälje a nizozemském Zwolle. Během roku každý nákladní automobil ujede Přibližně 400 000 kilometrů, což je asi trojnásobek toho, co urazí nákladní automobil za stejnou dobu v rámci provozu u běžného dopravce. To znamená, že společnost Scania má jedinečnou příležitost k testování a hodnocení kvality a výkonu vozidel.

Důležité je totiž kromě školení řidičů také testování teorií o analýze a plánování toků nákladní dopravy jako prostředku k odstranění odpadu z dopravního systému.

„Jedním z klíčových poznatků je pro nás význam plánování a školení řidičů. Vidíme, že to funguje a že poměrně malé úpravy mají velký vliv. Například omezení rychlosti z 90 na 80 km/h v dálkové dopravě snižuje spotřebu paliva o 10 procent, zatímco příslušná ztráta času je pouze 1 procento,“ říká Björklund. ●



Podrobnější informace poskytnete:

Viktor Tamayo, PR and Communication Coordinator CZ & SK
Telefon +420 602 344 874

viktor.tamayo@scania.cz

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



OFICIÁLNÍM AUTOBUSEM ČESKÉHO HOKEJE SE STALA SCANIA

Přestože si to řada lidí původně myslela, nebyl to apríl! 1. dubna byla oficiálně představena spolupráce Českého hokeje se společností Scania. Oficiálním autobusovým dopravcem národního týmu se stala značka s Griffinem ve znaku.

Navíc nejde o první spolupráci švédské automobilky a národního týmu. Ten využíval autobusy značky Scania už před 14 lety a obě strany mají na danou dobu jen ty nejlepší vzpomínky. Čeští hokejisté totiž z MS ve Vídni v roce 2005 přivezli zlaté medaile.

Stejně jako byla nedávno křtěna lokomotiva, byl i nový autobus dnes v rámci společné spolupráce slavnostně pokřtěn za účasti hráčů a hlavního trenéra reprezentace Miloše Říhy a Jamese Armstronga, generálního ředitele společnosti Scania Central European Region.

„Od konce minulé sezóny jsme hledali nového dopravce národního týmu.





A život někdy přináší kuriózní situace, protože nakonec jsme se dohodli se Scanií, tolik vzpomínanou po zveřejnění nové identity Českého hokeje. Vítáme tímto do rodiny partnerů stabilní a úspěšnou společnost, která je navíc ve 100% vlastnictví koncernu Volkswagen, stejně jako Škoda Auto,“ uvedla ke spolupráci Jana Obermajerová, ředitelka BPA sport marketing a.s.

V dubnu představený oficiální bus SCANIA, který bude převážně obsluhovat potřeby národních týmů, je celý polepen v designu Českého hokeje. „Jsme hrdí, že si čeští hokejisté vybrali právě značku Scania, která je známá pro svou spolehlivost a odolnost. Přesně takové vlastnosti by měl mít ideální spoluhrač, a proto věříme, že přispějeme nejen k dobrým výkonům na ledě, ale také pohodě mimo něj,“ říká manažer prodeje autobusů společnosti Scania CER Lukáš Martinů. Obchodní ředitel

Marián Černoš pak dodává: „Jako švédská značka máme k lednímu hokeji velmi blízko. Jsem přesvědčen o tom, že podpoříme české hokejisty na jejich cestě k vítězství!“ ●



⤴ Hlavní trenér reprezentace Miloš Říha a James Armstrong, generální ředitel společnosti Scania Central European Region.

” Jsme hrdí, že si čeští hokejisté vybrali právě značku Scania, která je známá pro svou spolehlivost a odolnost.“

Manažer prodeje autobusů společnosti Scania CER Lukáš Martinů



Stručná specifikace autobusu Scania Interlink HD

- Délka autobusu 14,2m
- Kapacita 59 míst s komfortním rozstupem sedaček
- Kožené opěrky hlavy, boční posuv sedadel
- 19" obrazovky Bosch
- Motor: 13l šestiválec o výkonu 450 koní a 2 350 Nm



DEVĚT NOVÝCH AUTOBUSŮ SCANIA IRIZAR I8 PRO REGIOJET

Autobusový dopravce RegioJet / STUDENT AGENCY oficiálně převzal devět nových autobusů Scania Irizar i8 určených k zajištění provozu autobusových linek IC Bus Deutsche Bahn. Nákup autobusů byl financován prostřednictvím Scania Finance a všech devět vozidel je po dobu trvání leasingu pod plným servisním kontraktem zahrnujícím opravy i údržbu.

Jedna jízdenka na vlak i autobus

Cestující se s těmito novými autobusy mohou setkat na linkách z Prahy do Mnichova, Norimberku, Mannheimu a Lipska. V provozu tyto Scanie nahradí dosavadní autobusy Setra, které byly nasazeny do provozu v roce 2014, a které rovněž provozuje RegioJet / STUDENT AGENCY. Autobusy IC Bus jsou provozovány jako integrovaná součást sítě železničních spojů Deutsche Bahn na těch linkách, kde vlakové spojení – například z důvodu trasování železnice – nedokáže nabídnout tak rychlé a přímé spojení jako právě autobus. Na jízdu vlakem a autobusem vám tak stačí jen jedna jediná jízdenka, což je pro cestující mnohem pohodlnější a jednodušší řešení.

Scania - vše na jednom místě

“Jedná se o skvělý příklad toho, jak chytře spolupracují Deutsche Bahn a Regio Jet. A podobné je to také u nás ve Scanii. Máme vynikající autobusy, služby a také financování. To vše je společně propojeno,” říká ředitel Scania Finance CER Christian Teichmann. A dodává: “Zákazníkovi tak stačí jedna návštěva, protože vozidla, služby a financování poskytujeme na stejném místě.

Komfort a bezpečí

Autobusy v provedení pro IC Bus Deutsche Bahn mají kapacitu 59 míst a pro cestující je k dispozici samoobslužný automat s možností nákupu chlazených nápojů, kávy a drobného občerstvení. K dispozici je také připojení k internetu prostřednictvím Wi-Fi – a to v ČR

i v Německu. Cestující se pak prostřednictvím vlastního mobilního zařízení mohou připojit na zábavní portál, jehož prostřednictvím lze sledovat filmy, seriály, hudbu a další multimediální obsah. Nechybějí ani zásuvky na 230V a USB porty na dobíjení. Autobus je standardně vybaven toaletou, bezpečnostními pásy, je plně klimatizován a vybaven nejmodernějšími bezpečnostními asistenty včetně Alkohol-locku. Pokud je řidič pod vlivem alkoholu, vozidlo mu neumožní nastartovat. Zcela unikátní je pak řešení pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu využívající invalidní vozík. Při nástupu vozíčkáře se otevře část boční karoserie za zadními dveřmi a z autobusu vyjede výtah s plošinou pro bezbariérový nájezd invalidního vozíčku. ●





SPOLEČNOSTI SCANIA A NOBINA ZAČÍNÁJÍ VE ŠVÉDSKU JAKO PRVNÍ TESTOVAT AUTONOMNÍ AUTOBUSY

Společnosti Scania a Nobina, která je největším provozovatelem veřejné dopravy ve skandinávských zemích, budou spolupracovat na spuštění zkušebního provozu autonomních autobusů na pravidelných linkách v oblasti Stockholmu.

„Technologie je v současné době již dostatečně vyspělá na to, aby mohl být zahájen zkušební provoz na skutečných autobusových linkách. Tento projekt s autobusy této velikosti je v Evropě jedním z prvních svého druhu,“ říká Karin Rådström, vedoucí divize autobusů a autokarů ve společnosti Scania. „Projekt poskytne spoustu informací ohledně dalšího vývoje velkých autonomních autobusů před jejich nasazením v plném rozsahu.“

Zkušební provoz bude probíhat ve dvou fázích – zpočátku bez cestujících na palubě a následně pak i s nimi. Jelikož je bezpečnost v průběhu zkušebního provozu nejvyšší prioritou, bude v autobusech přítomen řidič, který bude sledovat provoz a pomáhat cestujícím.

„My ve společnosti Nobina se velmi angažujeme ve vývoji toho, co podle nás bude důležitou součástí budoucí veřejné dopravy,“ říká Henrik Dagnäs, výkonný ředitel společnosti Nobina Sweden. „Tento zkušební provoz poskytne velké množství informací a zkušeností, které nás nasměrují k praktickým každodenním aspektům řízení a provozu autonomních autobusů a umožní

nám dosáhnout většího počtu osob cestujících veřejnou dopravou. Požadavky na autonomní autobusy se nebudou lišit od požadavků na jiná vozidla, včetně spolehlivosti, bezpečnosti a dostupnosti.“

Dva elektrické autobusy Scania Citywide LF spojí rychle se rozšiřující novou obytnou oblast Barkarby, která je vzdálena přibližně 20 kilometrů od centra Stockholmu, s nedalekou stanicí metra. Autobusy budou v provozu na nové speciální trase s délkou 5 kilometrů a čtyřmi zastávkami. Zpočátku je plánováno, že autonomní jízda bude probíhat na úseku dlouhém zhruba jeden kilometr. Během druhé fáze zkušebního provozu se očekává, že každodenně bude tuto linku využívat přibližně 300 cestujících.

Dopravní a řídicí systémy pro autonomní

autobusy budou společně spravovány společnostmi Scania a Nobina.

Tento projekt byl již zahájen a zkušební období má začít v roce 2020. Během zkušebního provozu budou shromažďována data například o průměrných rychlostech, době provozu, včasném příjezdu, reakci na odchylky a spokojenosti cestujících.

V oblasti Barkarby, jejíž systém městské dopravy byl označen za nejmodernější na světě, již probíhá několik inovativních projektů ve veřejné dopravě. Mezi tyto projekty patří první evropské samořízené elektrické autobusy na pravidelných linkách, vozidla a infrastruktura pro rychlou autobusovou dopravu a také nová digitální řešení – to vše ve spolupráci mezi regionem Stockholm, městem Järfälla a společností Nobina. ●

Informace o autobusech:

Model	Scania Citywide LF (nizkopodlažní)
Délka	12 m
Pohon	Elektrický
Technologie dobíjení	Dobíjení v depu
Kapacita	80 cestujících, z toho 25 míst k sezení



« První autokar na LNG na světě: Scania Interlink Medium Decker je nyní k dispozici s pohonem na LNG umožňujícím dojezd až 1000 kilometrů.

PRVNÍ AUTOKAR NA LNG NA SVĚTĚ

[Text: Peter Mathsson, Örjan Åslund Fotografie: Gustav Lindh, Kjell Olausson]

Společnost Scania nyní představila svůj nový autokar Interlink Medium Decker na zkapalněný zemní plyn (LNG) s dojezdem až 1 000 kilometrů, čímž rozšířila svou bohatou nabídku možností alternativního pohonu za účelem zajištění udržitelné dopravy v rámci meziměstských tras obsluhovaných autokarem.

Jelikož se města v celé Evropě předhánějí ve snižování emisí a ekologicky zaměření provozovatelé se tomuto trendu přizpůsobují, je plyn v čím dál větší míře vnímán jako nejjednodušší alternativa k motorové naftě.

Karin Rådström, vedoucí divize autobusů a autokarů ve společnosti Scania, říká: „Ačkoli pro ekologicky zaměřené provozovatele městských a příměstských autobusů existuje několik možností, v oblasti dálkové přepravy je k dispozici méně alternativ, kterými se však nyní zabýváme. Vzhledem k tomu, že se zkapalněný zemní plyn (LNG) stává stále dostupnějším palivem nejen v Evropě, ale i v mnoha jiných částech světa, jedná se o včasnou a životaschopnou alternativu.“



« LNG je stále dostupnější.

Pohon na LNG má potenciál snížit emise CO₂ o 20 procent a současně také výrazně omezit nejen emise oxidů dusíku a pevných částic, ale i úroveň hluku. Některé země začínají nabízet i zkapalněný bioplyn, který přispívá ke snížení emisí uhlíku o 90 procent.

Zoran Stojanovic, odborník na vozidla na plyn ve společnosti Scania, říká: „Zhruba před 10 lety jsem byl přesvědčen, že tento průlom přijde – chtělo to jen být trpělivý. Nyní vidíme, že využívání a prodej vozidel na plyn roste.“

Toto rozšiřování vozidel s plynovým pohonem přičítá rychle se rozvíjející infrastruktuře plnicích stanic na LNG a CNG (stlačený zemní plyn). Například v Německu byla nedávno otevřena první plnicí stanice na LNG a v Itálii se v roce 2018 počet plnicích stanic na LNG rozrostl z jediné na 12.

Díky lepším možnostem tankování je čím dál více dopravců připraveno zvážit nákup vozidel na plyn.

Obrovský potenciál pro bioplyn bez CO₂

V rámci postupného vyřazování fosilních paliv je přechod na LNG a CNG považován za přechodný krok, který snižuje emise uhlíku o přibližně 20 procent. Existuje však obrovský potenciál pro rozšíření výroby bioplynu bez CO₂ prostřednictvím anaerobního rozkladu organického odpadu, vysvětluje Stojanovič. Ve Švédsku je například v současnosti 85 % palivových stanů na plnicích stanicích naplněno bioplymem.

„Vzhledem k nárůstu výroby bioplynu můžeme čím dál více zvyšovat podíl obnovitelných paliv. Mnoho zemí již vyrábí bioplyn určený pro vytápění a výrobu elektřiny spíše než pro účely dopravy. Příznivé zdanění tohoto čistého paliva by zcela jistě mohlo tento přechod urychlit.“ ●

VŠE PŘIPRAVENO

[Text: Peter Mathsson Fotografie: Gustav Lindh]

Po zkouškách elektrického akumulátorového modelu Scania Citywide ve městě Östersund na severu Švédska, které přinesly povzbudivé výsledky, přechází společnost Scania k sériové výrobě.

„Dosahujeme úrovně provozuschopnosti, která se prakticky neliší od našich běžných autobusů,“ říká Karin Rådström, vedoucí divize autobusů a autokarů ve společnosti Scania. „Autobusy fungují velmi dobře a provozovatel i dopravní podnik jsou spokojeni.“

Při vývoji elektrických akumulátorových autobusů se společnost Scania řídí svou modulární filozofií, díky níž je schopna splnit rozmanité požadavky.

„Víme, že všechna města a provozovatelé mají různé požadavky a to se nezmění jen proto, že autobusy využívají elektrický pohon. Vysoká odolnost a provozuschopnost však i nadále zůstávají velmi důležité,“ říká Rådström.

„Z dlouhodobého hlediska,“ pokračuje, „se celkové náklady na provoz elektrických akumulátorových autobusů sniží, protože můžeme používat a opětovně využívat technologie a stejné díly jako u našich běžných autobusů.“

To nám také umožní nabízet široké portfolio elektrických autobusů, jako jsou kloubové varianty a autobusy s různými provedeními karoserie.“

Rådström zdůrazňuje, že nejvyšší efektivitu při snižování emisí uhlíku je u elektrických akumulátorových autobusů dosaženo, pokud se elektrina pro nabíjení vyrábí z čisté energie. V Östersundu jsou autobusy nabíjeny

elektrinou z vodní elektrárny a jsou tudíž zcela nezávislé na fosilních palivech.

Elektrina a nefosilní paliva

Elektrický akumulátorový pohon se ideálně hodí pro autobusy provozované v centrech měst, které v městských oblastech tvoří ve skutečnosti jen asi jednu pětinu celkové autobusové dopravy.

„V různých částech města budou existovat různé potřeby. Náš elektrický autobus má své místo v centru města, ale na předměstích a v rámci dopravy mezi centrem města a předměstími nabízíme jiná řešení, která jsou podle našeho názoru vhodnější, jako například autobusy na zemní plyn a bioplyn nebo naše hybridní autobusy.“

Současně společnost Scania pokračuje ve svých zkouškách v Östersundu, jejichž cílem je zajistit spokojenost zákazníků. „Rádi jezdí v elektrickém autobusu, protože je tichý a cesta je velmi pohodlná. A právě šťastní zákazníci v konečném důsledku přispívají k rozvoji našeho podnikání,“ říká Rådström. ●



« Plně elektrický. Společnost Scania přechází k sériové výrobě elektrického akumulátorového autobusu Scania Citywide. Na nedávném veletrhu IAA v Německu se tento autobus používal pro kyvadlovou dopravu.



PŘEHLED HOSPODAŘENÍ SPOLEČNOSTI SCANIA ZA OBDOBÍ **LEDEN–BŘEZEN 2019**

Čisté tržby společnosti Scania vzrostly na 36,1 mld. SEK a zisk v prvním čtvrtletí dosáhl historicky nejvyšší hodnoty 4 207 mil. SEK, což znamenalo provozní marži ve výši 11,7 procenta.

Shrnutí prvních tří měsíců roku 2019

- Provozní výnosy vzrostly o 27 procent na 4 207 mil. SEK (3 315)
- Čisté tržby se zvýšily o 16 procent na 36 092 mil. SEK (31 115)
- Peněžní tok v segmentu vozidel a služeb činil 507 mil. SEK (64)

„Čisté tržby společnosti Scania vzrostly na 36,1 mld. SEK a zisk v prvním čtvrtletí dosáhl historicky nejvyšší hodnoty 4 207 mil. SEK, což znamenalo provozní marži ve výši 11,7 procenta. Vyšší objem prodaných vozidel a služeb, měnové efekty a tržní mix pozitivně přispěly k vývoji situace. Naopak vyšší výrobní náklady v důsledku přeměny výroby v Latinské Americe a určité potřeze v rámci dodavatelského řetězce měly na zisk negativní vliv. Z montážní linky společnosti Scania sjelo poslední nákladní vozidlo řady PGR a nyní jsou v celém globálním výrobním systému vyráběna pouze nákladní vozidla nové řady. Během tohoto čtvrtletí byla rovněž dokončena poslední etapa přeměny výroby v Latinské Americe. Přesto se však potýkáme s přetrvávajícími omezeními z hlediska flexibility a kapacity našeho globálního výrobního systému. Nákladová situace je obecně u výrobků a výroby související s novou generací nákladních vozidel stále vyšší, než je běžné. Zavedená opatření pro

normalizaci úrovně nákladů proto zůstávají i nadále v platnosti.

Příjmy z poskytování služeb dosáhly v prvním čtvrtletí roku 2019 rekordní výše 7 166 mil. SEK (6 500), což představuje nárůst o 10 procent. Segment finančních služeb vykázal provozní výnosy ve výši 345 mil. SEK a udržel si svůj trend v podobě rostoucí ziskovosti.

Počet přijatých objednávek na nákladní vozidla klesl v prvním čtvrtletí roku 2019 o 9 procent ve srovnání s vysokou úrovní ve stejném období předchozího roku. Poptávka po nákladních vozidlech v Evropě zůstává vzhledem k pozitivní ekonomické situaci i nadále silná. V Latinské Americe je trend v oblasti poptávky také pozitivní díky oživení ekonomiky v Brazílii. Poptávka v Eurasii byla negativně ovlivněna zpomalením v Rusku. V Asii sice klesl počet objednávek ve srovnání s předchozím rokem kvůli Střednímu východu, ovšem poptávka v ostatních částech Asie zůstala silná. Autobusy a autokary byly

rovněž negativně ovlivněny nižším počtem přijatých objednávek na Středním východě. Celkové objednávky autobusů a autokarů klesly oproti loňskému roku o 28 procent. V segmentu motorů zůstává poptávka na vysoké úrovni.

Jsme svědky neustále rostoucího zájmu o plynová vozidla Scania. Když město Bogotá obnovilo svůj systém rychlé autobusové dopravy, vybrala si společnost TransMilenio 741 autobusů na plyn značky Scania splňujících normu Euro 6, které představují nejčistší a nejtišší autobusy na kolumbijském trhu. Společnost Scania rovněž dodá zákazníkovi v Německu 100 nákladních vozidel na plyn pro přepravu zboží v potravinářském sektoru. Bez ohledu na to, zda jsou plynové motory Scania poháněny na bioplyn nebo zemní plyn, využívají v podstatě stejné technické řešení. Z hlediska udržitelnosti je vhodnější bioplyn, protože toto palivo snižuje emise CO₂ až o 90 % (ve srovnání s 20 % u zemního plynu). Širšímu využívání bioplynu však brání nedostatek tohoto paliva. Proto společnost Scania aktivně spolupracuje v rámci různých partnerství na zajištění výroby bioplynu, což by umožnilo rozvoj udržitelných řešení využívajících plyn a vedlo ke snížení uhlíkové stopy. ●

SCANIA APPROVED

POUŽITÁ VOZIDLA PŘÍMO OD VÝROBCE

Koupí vozidla z programu Scania Approved získáváte:



- **Garanci technického stavu**

Všechna vozidla z programu Scania Approved byla důkladně zkontrolována a opravena.



- **Jasnou a zdokumentovanou servisní historii**

Všechna vozidla z programu Scania Approved byla provozována se servisní smlouvou a všechny opravy i údržba byly vykonávány pouze v autorizovaných servisech Scania.



- **Garance počtu najetých kilometrů**

Scania disponuje největším počtem “připojených” vozidel. U všech vozidel z programu Scania Approved byl kilometrový výkon po celou dobu provozu pod kontrolou.

- **12ti měsíční záruku na hnací řetězec**

Na vybraná vozidla z programu Scania Approved může být poskytnuta záruka na hnací řetězec



Scania Czech Republic s.r.o.
Sobínská 186, 252 19 Chrástany
Hájecká 14, 618 00 Brno

Scania R 410 LA4x2MNA



Chassis:	5383808
Modelový rok:	2015
Proběh:	277 290 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	600 (l)
Převodovka:	GRS895R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 46,500 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, Dálková světla

Extra

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

Scania R 450 LA4x2MNA



Chassis:	5400463
Modelový rok:	2015
Proběh:	372 544 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Převodovka:	GRSO905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 48,500 EUR*

Výbava

Přední plášť: 295/80R22.5, Zadní plášť: 295/80R22.5
Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Radio/CD přehrávač, Centrální dálkové ovládání, Střešní Spoiler

Extra

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

Scania G 450 LA4x2MNA



Chassis:	5399837
Modelový rok:	2015
Proběh:	316 485 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF EGR/SCR
Objem nádrže:	600 (l)
Převodovka:	GRS895R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Nížká

CENA: 44,900 EUR*

Výbava

Přední plášť: 315/80R22.5, Zadní plášť: 315/80R22.5
Retarder, PTO, 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, navigace

Scania R 410 LA4x2MLA



Chassis:	5422218
Modelový rok:	2016
Proběh:	361 302 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1400 (l)
Převodovka:	GRS895R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 52,000 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, Dálková světla

Extra

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

Scania R 410 LA4x2MEB



Chassis:	5414172
Modelový rok:	2016
Proběh:	491 371 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1200 (l)
Převodovka:	GRSO905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 45,900 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

Extra

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

Scania R 450 LA4x2MLA



Chassis:	5417540
Modelový rok:	2016
Proběh:	625 310 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
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 LA4x2MEB



Chassis:	5414280
Modelový rok:	2016
Proběh:	234 892 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Převodovka:	GRSO905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 52,000 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

Extra

ESP (vypínací), eco-roll (volnoběžka), tempomat s aktivní předpovědí, adaptivní tempomat, 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:	GRSO905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 42,500 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
Sobínská 186
Chrástany - 252 19
Czech Republic
<http://www.scania.cz>

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

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



* Ceny jsou uvedeny bez DPH

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:	1200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 45,000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/60R22.5, Zadní plášť: 295/60R22.5

Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 450 LA4x2MLA



Chassis:	5402958
Modelový rok:	2015
Proběh:	367 165 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1400 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 48,000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/70R22.5, Zadní plášť: 315/70R22.5

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:	1200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 38,000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 385/55R22.5, Zadní plášť: 295/60R22.5

Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 450 LA4x2MEB



Chassis:	5445621
Modelový rok:	2016
Proběh:	317 222 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1400 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 53,000 EUR***Výbava**

Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu, Radio/CD přehrávač

Scania R 410 LA4x2MEB



Chassis:	5381238
Modelový rok:	2015
Proběh:	277 299 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1400 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 43,000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/60R22.5, Zadní plášť: 295/60R22.5

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 SCR
Objem nádrže:	1400 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 50,000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/70R22.5, Zadní plášť: 315/70R22.5

Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 410 LA4x2MEB



Chassis:	5420621
Modelový rok:	2016
Proběh:	350 161 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1400 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 49,000 EUR***Výbava**

Přední plášť: 315/60R22.5, Zadní plášť: 295/60R22.5

Retarder, Klimatizace, Nezávislé topení, Uzávěrka diferenciálu

Scania R 410 LA4x2MEB



Chassis:	5414893
Modelový rok:	2016
Proběh:	447 736 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisní třída:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1200 (l)
Převodovka:	GRS905R, opticroise
Rozvor:	3700
Kabina:	Vysoká

CENA: 49,000 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
 618 00 Brno
 Czech Republic
<https://used.scania.com>

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

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



* Ceny jsou uvedeny bez DPH



**AŽ SE ROZEZNÍ SIRÉNA,
VÍTE, NA KOHO SE
MŮŽETE SPOLEHNOUT**