



4 września 2017

Scania od stu lat na budowach całego świata:

Zaufanie na solidnym fundamencie

Pojazdy budowlane produkuje się w Scania od przeszło stu lat. W pierwszych latach działalności firmy jej inżynierowie mieli do dyspozycji doskonały tor testowy, znajdujący się tuż za bramą fabryki. W tym czasie szwedzkie drogi niewiele różniły się od bezdroży. Sto lat temu w Scania produkowano rocznie 200 pojazdów, a każdy z nich był dopasowany do indywidualnych potrzeb nabywcy. Dziś produkcja odbywa się na nieporównywalnie większą skalę. Jednak skrojone na miarę, niezawodne, zaawansowane technicznie, a zarazem intuicyjne rozwiązania w dalszym ciągu są dumą i wizytówką Scania.

Na tle innych sektorów budownictwo wyróżnia się wysoką specjalizacją i dużym zróżnicowaniem wykonywanych prac. W Scania przykładą się dużą wagę do wnikliwego zbadania i zrozumienia wyzwań, jakie się za tym kryją. Sprostanie wyjątkowym wymaganiom różnych grup odbiorców jest podstawą kultury pracy w Scania. Obecnie w firmie produkuje się 500 razy więcej pojazdów niż na początku XX wieku, a spełnienie potrzeb odbiorców jest możliwe dzięki pracom rozwojowym oraz znakomitemu systemowi modułowemu firmy.

Testy... tuż za bramą

Większość szwedzkich dróg nie miała utwardzonej nawierzchni aż do połowy lat 50. XX wieku. Dlatego sprzedawane wówczas pojazdy Scania-Vabis były przystosowane do jazdy, która często przypominała poruszanie się w trudnym terenie. Niekończące się, wąskie szlaki wysypane żwirem ciągnące się przez 1600 km, dzielące północ od południa sprawiały, że Szwecja była prawdziwym „rajem” dla przedsiębiorstw zajmujących się utrzymaniem dróg. Wiosenne roztopy powodowały, że drogi były nieprzejezdne. W lecie po deszczu było grząsko i ślisko, a przy suchej, ładnej pogodzie podróżnych omiały tumany kurzu. Zimą należało udrażniać przejazd pługami.

Mieszkanie dla milionów

W ciągu półwiecza Szwecja przeobraziła się z biednego, rolniczego kraju w nowoczesne, uprzemysłowione państwo dobrobytu, jakim stała się w latach 60. Uruchomiono wówczas liczne inwestycje w infrastrukturę i budowę mieszkań. Istotny udział w tym procesie miały pojazdy ciężarowe Scania dowożąc piach, żwir, beton i mnóstwo innych materiałów na place budów, a także zabierając z nich ziemię i gruz.



Pojazdy budowlane Scania-Vabis – takie, jak słynny DLT75 6x4 z 1958 roku – brały czynny udział w przekształcaniu Szwecji w nowoczesne państwo w latach 60.

Aż do późnych lat 60. po szwedzkich drogach mogły poruszać się pojazdy o praktycznie dowolnych wymiarach i masie. Jedynym ograniczeniem był nacisk na oś, który powinien wynosić nie więcej niż 8 t. Dlatego szwedzcy kierowcy musieli dzielić drogi z licznymi uciążliwymi „sąsiadami”, jak np. pociągami drogowymi, holującymi po kilka przyczep. Między 1965, a 1975 rokiem w Szwecji powstało przeszło milion nowych domów.

Modularyzacja

Scania rozwijała się wraz ze Szwecją. Już w latach 20. i 30. zdobyła znakomitą reputację jako producent wytrzymałych, niezawodnych pojazdów. Jej przedstawiciele zbudowali w tym czasie trwałe więzi z przedsiębiorstwami i instytucjami państwowymi: koleją, pocztą, lokalnymi i krajowymi zarządcami dróg oraz publicznymi firmami przewozowymi. Wraz z nimi tworzyli rozwiązania najlepiej dopasowane do różnego rodzaju zadań transportowych.

Jednym z przykładów takich rozwiązań są stosowane przy budowie dróg trójstronne wywrotki z posypywarkami, które zaprojektowano w kooperacji z Vägstyrelsen, zajmującym się w przeszłości administrowaniem drogami krajowymi. W efekcie Scania-Vabis niemal zmonopolizowała szwedzkie drogownictwo.



Transport ponadnormatywny w Anglii lat 70. Pole manewru było niewielkie, kierowca miał jednak do dyspozycji silnik o wystarczającej mocy.

Rozwiązania dopasowane do indywidualnych potrzeb użytkownika stały się znakiem rozpoznawczym Scania. Inżynierowie firmy umiejętnie zestawiali gotowe komponenty tak, aby spełnić wszystkie oczekiwania klienta. Sztukę tę kształtowano stopniowo od końca lat 30., a jej zwieńczeniem jest dzisiejszy system modułowy Scania. Pierwsze modułowe silniki pojawiły się w 1939 r. a pierwszy w pełni zmodularyzowany pojazd ciężarowy wprowadzono w 1980 r.



Solidność i wytrzymałość

Doświadczenie, jakie inżynierowie pojazdów Scania-Vabis zdobyli analizując ich pracę na placach budów okazało się bezcenne, gdy pod koniec lat 40. firma rozpoczęła ekspansję zagraniczną. Jej pojazdy miały przewagę nad samochodami z innych krajów, gdzie obowiązywały ograniczenia wymiarów i masy. W konsekwencji szybko przetrwały sobie ścieżkę do rynków Ameryki Południowej, gdzie były sprzedawane z powodzeniem od początku lat 50.

Doskonała reputacja to cenny zasób, do którego w latach 60. Scania dodała kolejny atut: wytrzymałe kabiny, spełniające wprowadzone wówczas w Szwecji, bardzo surowe normy bezpieczeństwa. Aby sprostać wymagającym testom szwedzcy producenci wprowadzili wcześniej niż konkurenci mocne kabiny, wykonane w całości ze stali. Normy bezpieczeństwa zbliżone do szwedzkich zaczęły obowiązywać w skali ogólnoeuropejskiej dopiero w latach 90.



Wyjątkowość pojazdów Scania została ukształtowana w dużej mierze przez surowe, następujące kolejno po sobie testy bezpieczeństwa, jakie musiały przechodzić kabiny. Na zdjęciu próba przeprowadzona w 1968 roku.

Tak powstaje legenda

Podczas II wojny światowej inżynierowie Scania rozwijali produkty wzmacniające szwedzką obronność. Równocześnie, pod nowym zarządem w ofercie firmy znalazła się też odnowiona gama produktów. Dzięki temu firma weszła w okres powojenny z nowoczesnymi pojazdami wytwarzanymi w zmodernizowanych fabrykach. Kluczowe modele lat 50.: Drabant i Regent wyróżniały się zarówno doskonałymi osiąganiami, jak i wytrzymałością.



Scania-Vabis Drabant L51 jest typowym pojazdem z gamy firmy w latach 50.

Ich następcą był legendarny L75 wprowadzony w 1958 r. Jego charakterystyczne kształty stworzone przez Björna Karlströma, projektanta form przemysłowych, rysownika i dziennikarza w jednym oraz kolejne wcielenia (L/LS/LT75/LT76/110/111) wprowadziły firmę Scania-Vabis do grona producentów rozpoznawanych na całym świecie. Lecz nie tylko wygląd wszystkich oczarował. Kierowcy doceniali precyzyjny układ kierowniczy



ze wspomaganiem i wysoką pozycję w fotelu, zapewniającą doskonałą widoczność ponad pokrywą silnika, otwierającą się jak paszcza aligatora.

Globalne rozwiązania dla budownictwa

Ważną pozycję w eksporcie firmy zajmowały odległe rejony Afryki, Bliskiego Wschodu i południowo-wschodniej Azji. Obecność firmy wzmacniał zakład montujący pojazdy ciężarowe i autobusy w Iraku oraz liczne przedsięwzięcia w Chinach. Model L stał się również podstawą dla pierwszych po wojnie kompletnych pojazdów ciężarowych oferowanych wraz z zabudową. Były to 4x2 DL75 oraz DLT75 z wywrotkami produkcji zachodnioniemieckiej firmy Meiller. Kompletnie pojazdy ze szwedzkimi wywrotkami i zabudowami do transportu drewna były przedmiotem kilku umów zawartych pod koniec lat 60. z Chinami. Obecnie klienci coraz częściej pytają o kompleksowe rozwiązania obejmujące poza pojazdem Scania również zabudowę, obsługę i finansowanie.



Nawet dla Scania T122ET z początku lat 80., zbiór trzciny cukrowej na bezkresnych polach w Brazylii stanowił nie lada wyzwanie. Tego rodzaju wytrzymałe pojazdy ciężarowe niejednokrotnie pokonują długie dystanse po wymagających, pokrytych kurzem i błotem drogach gruntowych.

W ofercie Scania od 1968 r. znalazła się gama pojazdów z kabiną nad silnikiem, które dzieliły konstrukcję podwozia i układu napędowego z pojazdami „z nosem”. Były oferowane przede wszystkim w krajach z przepisami ograniczającymi długość pojazdów oraz tam, gdzie klienci preferowali kabiny wagonowe. W 1980 r. dotychczasowa gama została zastąpiona w całości przez pojazdy modułowe GPRT (serii 2), dzięki czemu firma kontynuowała podbój globalnego rynku. Pojazdy mogły zostać przystosowane do jeszcze większej liczby zadań dzięki w pełni rozwiniętej, modułowej budowie obejmującej podwozia dostępne w trzech klasach wytrzymałości. Nie było takiej pracy, której nie sprostaby Scania.

Moc z zapasem

Prestiż firmy w środowisku kierowców i przewoźników znacząco wzrósł, gdy w latach 20. światło dzienne ujrzał pierwszy, mocny silnik Scania-Vabis. Pierwszy diesel pojawił się w 1936 r., a wkrótce po nim wprowadzono modułowe silniki 4-, 6- i 8-cylindrowe w odmianach na benzynę i olej napędowy. Legendarny silnik 10/11 I wprowadzony do serii L75 w 1958 r. stanowił wydajne źródło napędu pojazdów Scania do końca stulecia. W 1969 r. przyćmił go nowy, 14-litrowy V8 o mocy 350 KM, o którym bez cienia przesady można powiedzieć, że podbił świat. Wyznaczał standard pod względem mocy i wydajności do chwili pojawienia się jego następcy o pojemności 16 l w 2000 r.

W latach 1965-75 eksperci Scania zaprojektowali też gamę zaawansowanych technicznie pojazdów terenowych, opracowanych na potrzeby dużych zamówień z sektora obronnego. Rozwinęli konstrukcję ram i zawieszenia, układu przeniesienia napędu na wszystkie osie, zwolnic w piastach kół oraz automatycznych skrzyń biegów – co zapoczątkowało w kolejnych dekadach. Około 3 400 pojazdów z napędem 4x4 i 6x6 zostało zbudowanych dla wojska.



Szwecja, lata 80. Dwie, wojskowe ciężarówki SBAT 111 6x6 na bezdrożach puszczy.

Mówiąc o „pojeździe specjalnym” niektórzy klienci mają na myśli coś naprawdę wyjątkowego. Jeśli miliony dostępnych kombinacji, które oferuje system modułowy Scania nie wystarczą, wówczas dużym wsparciem jest pomoc należącego do Scania przedsiębiorstwa Laxå Special Vehicles. Laxå buduje jednostkowe, skrajnie wyspecjalizowane pojazdy na podwoziach Scania od lat 70. Podejmuje się każdego zlecenia: od dowolnych modyfikacji ramy, poprzez nietypową zabudowę do stworzenia ciężkiego ciągnika. W ramach swojej działalności produkuje wieloosiowe pompy do betonu czy ciężkie wywrotki dla przemysłu wydobywczego.



Anders Lampinen, odpowiedzialny za pojazdy budowlane w Scania Trucks pracował nad rozwojem pojazdów nowej generacji w wersjach przystosowanych do pracy w branży, która jest jego specjalnością. Jest przekonany, że i tym razem doświadczenie Scania przyniesie klientom wiele korzyści.

Fundament przyszłości

Inżynierowie Scania są od wielu lat mocno zaangażowani w produkcję pojazdów budowlanych wszelkich typów i odmian, przeznaczonych dla różnorodnych odbiorców z całego świata. Co o tym sądzi Anders Lampinen odpowiedzialny za pojazdy budowlane w Scania Trucks? Czy przeszłość może pomóc przyszłości? Być dla niej fundamentem?

– Oczywiście, że tak. Pojazdy Scania nowej generacji są wyjątkowe pod względem wytrzymałości i elastyczności zastosowań. Ponadto możemy na bieżąco analizować dane eksploatacyjne z 260 000 pojazdów połączonych w ramach sieci przesyłania informacji, korzystających m.in. ze zdalnego diagnozowania oraz dynamicznych planów przeglądowych Scania. Jestem głęboko przekonany, że możemy pomóc klientom z branży budowlanej osiągać jeszcze większy zysk – komentuje **Anders Lampinen**.



SCANIA W POLSCE

Scania Polska S.A. jest generalnym dystrybutorem i przedstawicielem Scania CV AB, światowego lidera w obszarze kompleksowych rozwiązań transportowych. W Polsce sieć Scania tworzą: 11 dilerów i 38 autoryzowanych serwisów oraz własne centrum szkoleniowe. Scania Polska S.A. oferuje szeroki wachlarz usług dodatkowych, m.in. zarządzanie flotą, szkolenia kierowców w Szkole Jazdy Scania, umowy obsługowo-naprawcze, 24h serwis drogowy Scania Assistance, wynajem krótkoterminowy i długoterminowy oraz usługi leasingowe Scania Finance Polska. Pozycja Scania na polskim rynku i rozwinięta sieć serwisów stanowią gwarancję dostępu do rozwiązań transportowych na najwyższym poziomie. W ofercie Scania w Polsce dostępne są również pojazdy ciężarowe zasilane LNG, co przyczynia się do rozwoju zrównoważonych systemów transportowych. Więcej informacji jest dostępnych na stronie: www.scania.pl.

SCANIA NA ŚWIECIE

Scania jest wiodącym światowym dostawcą rozwiązań transportowych. Przedstawiciele Scania, wspólnie ze swoimi partnerami biznesowymi i klientami, wyznaczają kierunek zmian w obszarze bardziej zrównoważonego systemu transportowego. W 2016 r. w Scania dostarczono klientom 73 100 pojazdów ciężarowych, 8 300 autobusów oraz 7 800 silników przemysłowych i morskich. Wartość sprzedaży wyniosła wówczas 104 mld koron szwedzkich, z czego 20 proc. tworzyły usługi. Scania powstała w 1891 r., a obecnie działa w blisko 100 krajach i zatrudnia 46 000 pracowników. Działania badawcze i rozwojowe firmy skoncentrowane są w Szwecji oraz w oddziałach w Brazylii i w Indiach. Produkcja odbywa się w Europie, Ameryce Łacińskiej i w Azji, z regionalnymi centrami produkcji w Afryce i Eurazji. Scania jest częścią koncernu Volkswagen Truck & Bus GmbH. Więcej informacji jest dostępnych na stronie: www.scania.com.

Scania Polska S.A.
Stara Wieś, Al. Katowicka 316
05-830 Nadarzyn

Tel. +48 22 3560 100
Fax +48 22 3560 101

Paweł Paluch tel. (022) 3560 277
Monika Bładowska tel. (022) 3560 218