

SCANIA SLOVAKIA



KLÚČ



Tichá nočná rozvážka
pomocou hybridného
nákladného vozidla

Strana 14

Prvý autokar
na LNG na svete

Strana 30

[ROZHOVOR]

Eduard Straka vo finále Scania Driver Competitions

Strana 24

#2 – 2019

SCANIA

OBSAH

- 5** Slovenské národné finále Scania Driver Competitions ovládol Eduard Straka
- 8** Hľadáte prácu? Čo tak vodič?
- 11** Spoločnosť BOSTA smeruje k udržateľnej preprave vďaka vozidlám Scania na LNG
- 14** Tichá nočná rozvážka pomocou hybridného nákladného vozidla
- 15** Scania podporuje prísne emisné normy EU
- 16** Scania dodá 15 nákladných vozidiel pre nemecké elektrifikované diaľnice
- 17** Ako funguje elektrifikovaná diaľnica
- 18** Dobyť a vyraziť
- 20** Jazda v zónach
- 22** Scania Transport Laboratory prechádza na nefosilné palivá
- 24** Eduard Straka došiel až do štvrtfinále Scania Driver Competitions.
- 28** Spoločnosti Scania a Nobina začínajú vo Švédsku ako prvé testovať autonómne autobusy
- 29** 14 000 kilometrov naprieč Latinskou Amerikou
- 30** Prvý autokar na LNG na svete
- 31** Všetko pripravené
- 32** Prehľad hospodárenia spoločnosti Scania za obdobie január - marec 2019



+ A ĎALEJ...

- 34** Jazdené vozidlá inercia - východ
- 35** Jazdené vozidlá inercia - západ



SCANIA

Scania Slovakia, s.r.o., Diaľničná cesta 4570/2A,
903 01 Senec, Slovenská republika

Vydavateľ: Scania Slovakia, s.r.o.
Šéfredaktor: VIKTOR TAMAYO



Maximálna spotreba je 24 litrov. To je úplne úžasné

Dodáva Adrian Kiessling, výkonný riaditeľ spoločnosti SKS Spedition, k deviatim novým nákladným vozidlám Scania S 450, ktoré si tento dopravca kúpil. SKS je nemecká dopravná spoločnosť špecializujúca sa na dodávky motocyklov Harley-Davidson do Nemecka a Rakúska.



Kevin a Adrian Kiesslingovi oceňujú prednosti svojho nového nákladného vozidla Scania S 450.

[RÝCHLE FAKTY]

95 PERCENTNÉ

zníženie emisií pevných častíc

Belgické mesto Hasselt si nedávno vybralo nákladné vozidlo na plynový pohon z nového radu XT spoločnosti Scania, pretože sa vyznačuje nižšími emisiami.



Najlepšia hračka široko ďaleko? Zmenšenina modelu S 730 od Wayne Auchmutyho priťahuje veľa pozornosti.

ZLATO, ZMENŠIL SOM KAMIÓN

Detstvo prežité medzi nákladnými vozidlami Scania inšpirovalo tohoto automobilového nadšenca z Írska k vytvoreniu zmenšeniny modelu Scania S 730. Je hitom sociálnych sietí, pričom vyvoláva obrovský záujem zákazníkov. Auchmutyho spomienka z detstva na to, ako si robil domáce úlohy v nákladných vozidlách Scania u svojho otca, ho podnietila k navrhnutiu zmenšeniny modelu S 730 na elektrický pohon. Ide o jazdiacu verziu pre deti, ktorá sa na sociálnych sieťach stala okamžite hitom. Propagačné fotografie a videoklipy mali

na Facebooku počas 48 hodín od prvého zverejnenia cez 600 000 vzhliadnutí. Objednávky už prichádzajú z celej Európy. „Vyrastal som v prostredí nákladných vozidiel a postupne si ich veľmi obľúbil,“ vysvetľuje Auchmuty. „Keď sme boli deti, môj otec mal nákladné vozidlo Scania. Jeho prvým kusom bol model 111 na začiatku 80. rokov, potom ešte vlastnil modely 141, 142 a 143. Moji súrodenci a ja sme v detstve strávili veľa času v zadnej časti nákladného vozidla, keď sme sedeli za našim otcom a prepravovali s ním tovar po celom Írsku.“



Španielsky obchodný predajca potravín rozširuje svoj vozidlový park využívajúci LNG

Španielsky obchodný predajca potravín Alimerka v severnej oblasti Astúrie uviedol nedávno do prevádzky svoje 46. nákladné vozidlo Scania na skvapalnený zemný plyn (LNG). Tieto nákladné vozidlá teraz tvoria takmer dve tretiny vozidlového parku spoločnosti Alimerka. Najnovší prírastok do vozidlového parku využívajúceho pohon na LNG je vybavený novým, silnejším motorom Scania s objemom 13 litrov a výkonom

410 koní, ktorý umožňuje zaisťovať distribučné služby prostredníctvom ťahača s návěsom. Vďaka dvom nádržiam na LNG má toto nákladné vozidlo v závislosti na trase a type prepravy dojazd až 1600 kilometrov. Zo svojho centrálného skladu v Lugo de Llanera blízko Gijonu distribuuje spoločnosť Alimerka tovar do svojich 173 supermarketov v Astúrii a v susedných oblastiach Kastílie, León a Galície.

SLOVENSKÉ NÁRODNÉ FINÁLE SCANIA DRIVER COMPETITIONS OVLÁDOL EDUARD STRAKA



Eduard Straka zvíťazil v náročnom súboji tých najlepších vodičov z celého Slovenska. V konkurencii ďalších 12 finalistov sa prebojoval až do finále, v ktorom porazil Petra Jurečka. Tridsaťtiročný Eduard Straka tak postúpil do európskeho finále Scania Driver Competitions, v ktorom mohol získať 100 000 EUR na nové vozidlo značky Scania.





V sobotu, 6. apríla 2019, sa v areáli servisu Scania v Senci konalo národné finále súťaže Scania Driver Competitions. V ňom sa o víťazstvo a o postup do európskeho finále stretli najlepší vodiči zo súťaže Scania Co₂ntrol Cup a postupujúci z online teoretického testu.

Finálový deň bol rozdelený na dve časti. V prvej čakali na vodičov tri disciplíny, ktoré dokonale preverili ich zručnosť a pohotovosť: Kontrola vozidla pred jazdou, Super „Z“

a Vodná výzva. Potom bolo vyhodnotenie výsledkov a zo všetkých finalistov postúpila do semifinále už len štvorica najlepších. Medzi nimi boli Peter Veselovský, Eduard Straka, Peter Jurečko a Milan Jakúbek.

Zatiaľ čo v predchádzajúcej časti absolvovali všetci disciplíny jednotlivo, teraz ich čakala v rámci tohoto záverečného súboja disciplína s názvom „Zhod kráľa“ a priamy súboj jeden na jedného. Eduard Straka najskôr porazil Petra Veselovského a vo finále si potom poradil i s Petrom Jurečkom. Tridsaťtriročný

vodič spoločnosti Danper s.r.o. tak postúpil do európskeho finále vo Švédsku, kde mal možnosť bojovať o 100 000 EUR na kúpu nového vozidla značky Scania. „Nemôžem tomu stále uveriť. Do tejto súťaže som sa prihlásil, pretože som chcel zistiť, či vôbec mám na to, aby som o novú Scaniu bojoval,“ hovorí Eduard Straka. A dodáva: „Chcel by som spoločnosti Scania veľmi poďakovať za to, že nám dala šancu a usporiadala takúto akciu.“ Na stupňoch víťazov doplnil Eduarda Straku a Petra Jurečka ešte Milan Jakúbek,





ktorý v dueli dvoch porazených semifinalistov porazil Petra Veselovského.

Vodičské zručnosti sú neoddeliteľnou súčasťou bezpečných, udržateľných a nákladovo efektívnych riešení prepravy. Scania Driver Competitions preto odmeňuje profesionálnych vodičov, ktorí vynikajú práve týmito schopnosťami. Scania Driver Competitions je s viac, ako 350 000 účastníkmi z celého sveta, tou najväčšou súťažou pre vodičov nákladných vozidiel.

Partnerom slovenského národného finále súťaže Scania Driver Competition bola spoločnosť Michelin a Würth.



To najlepšie z národných finále CZ, SK, HU





HĽADÁTE PRÁCU? ČO TAK VODIČ

[Text: Tsemaye Opubor Ilustrácie: Graham Samuels]

Ak sa nebude globálny nedostatok vodičov riešiť, mohol by sa premeniť v krízu pre národy po celom svete. Preto Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU) a spoločnosť Scania podnikajú kroky, ktorých cieľom je vzbudiť u ľudí záujem o túto profesiu.

Ak sa nebude globálny nedostatok vodičov riešiť, mohol by sa premeniť v krízu pre národy po celom svete. Preto Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU) a spoločnosť Scania podnikajú kroky, ktorých cieľom je vzbudiť u ľudí záujem o túto profesiu. Predstavte si na chvíľu svet bez cestnej dopravy: žiadne potraviny v regáloch, žiadne dodávky pre továrne ani tovar pre domácnosti a podniky. Dôsledky toho, čo by sa mohlo stať v deň, kedy bude menej vodičov ako nákladných vozidiel, predstavujú pre sektor dopravy znepokojujúcu predstavu. Cestná doprava je prvou a poslednou etapou

takmer každej cesty, ktorá zahŕňa spotrebný tovar. Boris Blanche, generálny riaditeľ Medzinárodnej únie cestnej dopravy (IRU), opisuje najhorší scenár v prípade nedostatku vodičov a uvádza príklady toho, ako môžu najdôležitejšie zainteresované strany v odvetvi dopravy spolupracovať pri riešení hroziacej krízy. Ako Blanche zdôrazňuje: "Nákladné vozidlá sú nenahraditeľné pre každú národnú ekonomiku a medzinárodný obchod. Bez ohľadu na to, kde tento článok čítate, budete obklopení vecami, ktoré sa nachádzali vnútri nákladného vozidla." Nedostatok profesionálnych vodičov bol spôsobený radom faktorov, ktoré by boli problematické aj samy

o sebe, ale keď sa spoja dokopy, vyžadujú akútne riešenie tejto situácie. Základné otázky a podmienky týkajúce sa infraštruktúry predstavujú primárnu oblasť záujmu. „Vodiči a profesionáli v našom odvetví potrebujú mať bezpečné parkoviská a sprchy,“ vysvetľuje. Dlhé hodiny strávené na cestách a mimo domov sú navyše vnímané ako prekážka pri nábore nových vodičov. Existujú tiež rozdiely v rámci pohlavia. "Vďaka technologickému pokroku môže v súčasnej dobe riadiť nákladné vozidlo ktokoľvek, bez ohľadu na vek alebo pohlavie. V našej profesii je však nedostatok žien, čo je ďalší kľúčový prvok, o ktorom musíme hovoriť," hovorí Blanche.

Nové spotrebiteľské návyky

Nové typy spotrebiteľských návykov, medzi ktoré patrí napríklad elektronický obchod alebo zvýšené dodávky priamo domov, majú za následok, že nedostatok vodičov sťažuje



NEDOSTATOK VODIČOV V ČÍSLACH

Brazília: 100 000 chýbajúcich vodičov
 Nemecko: 150 000
 Spojené kráľovstvo: 52 000
 Juhoafrická republika: 15 000
 Zdroj: IRU

spoločnostiam schopnosť prispôbiť sa v dopyte obrovským sezónnym špičkám. "Nie je možné mať rezervu pracovných síl a zdrojov, pretože chýba veľké množstvo vodičov. To spôsobuje ťažkosti v rámci dodávateľských reťazcov," uvádza Blanche.

Vodiči sú potrební všade

"Organizácia IRU zistila, že v Európe chýba približne 500 000 vodičov," vysvetľuje Blanche. Popisuje "mrzutú situáciu", kedy niektoré krajiny v Európe, s vysokým počtom nezamestnaných mladých ľudí, majú ťažkosti so zaplnením pozícií vodiča. V iných častiach sveta, ako napríklad v Indii, mnoho spoločností vyhlásilo, že asi 10 percent ich vozidlového parku nie je využívaného. Ako príčinu uvádzajú nedostatok vodičov. "Brazília tiež čelí problému v podobe obrovského počtu chýbajúcich vodičov.

IRU - Medzinárodná únia cestnej dopravy

IRU - Medzinárodná únia cestnej dopravy IRU, založená v roku 1948, je najvýznamnejšou medzinárodnou organizáciou v oblasti cestnej dopravy na svete. V roku 1949 vytvorila organizácia systém TIR (medzinárodný colný tranzitný režim a záruky). V súčasnosti pôsobí organizácia IRU vo viac než 100 krajinách. Jej členmi sú národné dopravné asociácie a podnikatelia v cestnej doprave, obchodné komory a automobilové kluby. Organizácia IRU má rovnako pridružených členov v podobe národných a medzinárodných neziskových asociácií a spoločností. Organizácia IRU úzko spolupracuje s podnikmi, vládami, OSN a medzinárodnými inštitúciami.

Akútne potrebuje približne 100 000 vodičov. Musíme spolupracovať s vládami na tom, aby sme našli riešenie," hovorí.

Automatizácia nie je hrozbou

Automatizácia je často navrhovaná ako prostriedok na riešenie nedostatku vodičov. "Samozrejme, existujú rôzne úrovne automatizácie. Máme však náznaky, že automatizácia môže prispieť k väčšej bezpečnosti na vozovkách, a viac ako 90 percent našich členských organizácií pozorne sleduje dianie v oblasti týchto technológií zaisťujúcich bezpečnejšiu prevádzku na cestách," vysvetľuje Blanche. Organizácia IRU považuje automatizáciu za určitý druh podpory pre vodiča. Predstavuje >>>



Dana Lieftink, vodička nákladných vozidiel z Holandska.

tiež príležitosť na prilákanie mladých ľudí do odvetvia dopravy, pretože nákladné vozidlá a autobusy sa stávajú technologicky vyspelejšími. "Robot však zatiaľ určite nenahradí vodiča na bežných cestách. Je síce pravdou, že napríklad v baniach môžeme vidieť určitú mieru automatizácie a čoskoro budeme svedkami väčšej automatizácie v prístavoch, skladoch a na ďalších miestach, kde môže byť nákladné vozidlo riadené v autonómnom režime. Ale na cestách z bodu A do bodu B alebo cez hranice? Nemyslím si, že by vodiči mali byť v dohľadnej dobe nahradení robotmi," uvádza Blanche.

Súťaže pre vodiča sú dobrou iniciatívou

Organizácia IRU pracuje na komunikačných kampaniach v európskych krajinách, ako je Francúzsko a Holandsko, s cieľom vzbudiť záujem o túto profesiu u väčšieho počtu ľudí. Doterajšie výsledky sú povzbudivé. "Aktívne sa zasadzujeme o kampane a spoluprácu s personálnymi agentúrami, aby sme podporili vznik nových zamestnaneckých príležitostí, a takisto spolupracujeme so všetkými našimi členmi za účelom prilákania nováčikov do nášho odvetvia. Máme tak k dispozícii veľa príkladov osvedčených postupov, o ktoré sa môžeme s ostatnými podeliť." Medzi ďalšie spôsoby zviditeľnenia tohto odvetvia patrí podpora udalostí, ktoré sa priamo zameriavajú na vodičov nákladných vozidiel. Organizácia IRU v minulosti spolupracovala so spoločnosťou Scania na propagácii súťaže pre vodičov. "Myslíme si, že súťaž Scania Driver Competitions predstavuje skvelú iniciatívu, ktorá stavia do popredia bezpečnosť cestnej prevádzky, životné prostredie a školenie vodičov," hovorí Blanche." Tento globálny nedostatok vodičov nie je katastrofickým scenárom, ale skôr budítkom. Je našou úlohou spoločne pracovať na nájdení riešení vedúcich k zmene tejto situácie," dodáva Blanche. ●



... pre riešenie problému nedostatku vodičov

Zlepšenie imidžu a vnímania odvetvia. Je potrebné podporiť imidž odvetvia a profesijný status vodičov. Takisto je potrebné vyvinúť globálne úsilie v spolupráci s celým radom externých zainteresovaných strán a partnerov v rámci odvetvia na vyvrátenie mylných predstáv a zlepšenie negatívneho obrazu.

Zlepšenie pracovných podmienok. Odvetvie cestnej dopravy, vrátane všetkých článkov dodávateľského reťazca, musí spolupracovať pri riešení pracovných a sociálnych podmienok v tomto odvetví. Je potrebné zlepšiť zaobchádzanie s vodičmi a musí byť zabezpečená zodpovedajúca a dostatočná infraštruktúra s potrebným vybavením.

Prilákanie novej, mladej a rôznorodej pracovnej sily. Dôležité je tiež zvyšovanie zamestnanosti žien, mládeže a etnických menšín. Otvorenejšia a inkluzívnejšia politika nábory zamestnancov môže pomôcť zaujať rozmanitejšiu pracovnú silu v odvetví dopravy.

Zdroj: IRU

„Riadenie nákladného vozidla mi prináša pocit slobody“

Dana Lieftink pravidelne riadi model Scania R450 na trase zo svojho domovského mesta Doornspijk v Holandsku do švédskeho Södertälje. Túto trasu, dlhú 2 500 kilometrov, absolvuje najmenej raz týždenne.

V rámci svojej cesty preváža v nákladnom vozidle, ktoré má pri plnom naložení hmotnosť 38 ton, kvety, zeleninu a ovocie. Späť vezie motory a nápravy zo spoločnosti Scania. Cesta tam a späť trvá štyri dni. Sektor pozemnej dopravy sa v Európe radí medzi sektory s najvyšším podielom mužov. Iba 14% zamestnancov tohto odvetvia tvoria ženy.

Avšak Dana Lieftink, ktorá je vodičkou nákladných vozidiel už takmer päť rokov, sniva o založení svojej vlastnej spoločnosti prevádzkujúcej nákladnú dopravu.

„Riadenie nákladných vozidiel ma baví. Prináša mi pocit slobody,“ vyhlasuje o svojej profesii.

„V Holandsku nie je príliš veľa vodičiek nákladných vozidiel, takže je to trochu zvláštne.“ Lieftink hovorí, že na cestách priťahuje pozornosť ostatných. „Oslovili ma muži, ktorí tvrdili, že v ich krajinách nie sú na pozícii vodičov nákladných vozidiel žiadne ženy.

Ale väčšinou to myslia v dobrom.“ Stretla sa však aj s negatívnymi poznámkami.

„Jeden vodič mi povedal, že ženy by nemali riadiť nákladné vozidlá, ale mali by byť v kuchyni,“ uvádza. „Nič som mu na to nepovedala, len som ho ignorovala.“

Pred nejakou dobou sa Lieftink objavila v rade krátkych videoklipov natočených spoločnosťou Scania Nederland. Video bolo neskôr zverejnené na facebookovej stránke magazínu Truckstar.

Lieftink dúfa, že venovanie sa väčšej pozornosti vodičkám nákladných vozidiel povedie v budúcnosti k zvýšeniu záujmu žien o túto profesiu.

Text: Sarah Westerman. Fotografie: Kjell Olausson

SPOLOČNOSŤ BOSTA SMERUJE K UDRŽATEĽNEJ PREPRAVE VĎAKA VOZIDLÁM SCANIA NA LNG

Spoločnosť Bosta pred nedávnom zmenila svoje motto. "Inovácie v doprave" nemá byť len obyčajný marketingový nápis, ale jeden z popredných slovenských dopravcov chce ísť smerom k udržateľnému prepravnému systému. Preto si zaobstarali 2 nové vozidlá Scania na LNG.



„X“



Prečo ste sa rozhodli ísť práve cestou vozidiel na LNG?

Je to jednoduché. Ak sa pozrieme aj na skúsenosti zo zahraničia, tak jediná overená cesta je práve LNG. V najbližších 15 rokoch bude podľa nás hrať prím plyn. V diaľkovej doprave má zmysel LNG a v regionálnej zase stačí riešenie založené na CNG.

Ako dlho ste skúšali vozidlá rôznych značiek?

Som rád, že sme mohli byť ako jedni

z prvých, ktorí na slovenských s LNG jazdili. Naše vozidlá sa našťastie pohybujú v miestach, kde práve jedna čerpacia stanica stojí, takže sme začali LNG po dobu približne jedného mesiaca skúšať. Síce to nebolo dostatočne dlhé obdobie na to, aby sme si overili aj spoľahlivosť techniky a tiež čerpacích staníc, ale pretože by sme sa mali správať ekologicky a premýšľať o našom životnom prostredí, rozhodol som sa, že si 2 vozidlá značky Scania na LNG kúpime a uvidíme, ako sa nám ich prevádzka do budúcnosti osvedčí.



Týmto smerom by sa ale každopádne chcela naša spoločnosť uberať.

Využili ste pri nákupe dotáciu štátu alebo EÚ?

Na tieto 2 vozidlá sme nežiadali žiadne. Kúpili sme ich čisto z našich prostriedkov. Veríme ale, že do budúcnosti budú pre nákup a prevádzku vozidiel na CNG / LNG dostupné rôzne úľavy. Preprava na alternatívne palivá by sa podľa nás mala podporovať, pretože to je cesta k obmedzeniu emisií CO₂.

Nebojíte sa takejto investície?

Pre tieto vozidlá plánujeme veľký nájazd. Bez preháňania budú v prevádzke 24 hodín denne. Veríme, že sa kvôli tomu prevádzka opláti. Ak sa potom otvoria ďalšie čerpacie stanice v Maďarsku, trajektória vozidiel sa potom ešte zvýši.

Čo na plynové vozidlá hovoria vodiči?

Musíte im to rozumne vysvetliť a ukázať, ako všetko funguje. Stalo sa nám, že jeden z našich skúsených vodičov pôvodne nechcel s plynovým autom jazdiť, ale potom čo si nechal všetko vysvetliť, svoj názor zmenil. Najčastejšie sa stretávame s mylnou predstavou, že plyn bude unikať a dôjde k explózii. Ale inak je zábavné sledovať, ako sa vodiči navzájom na sociálnych sieťach kontrolujú, kto, kedy a aké vozidlo na LNG testuje. Asi ako ku všetkému novému sú jedni skeptickí a druhí sa naopak veľmi tešia.

Testovali ste rôzne vozidlá. Prečo ste si vybrali značku Scania?

Síce som vyrástol na úplne inej značke, ale pre vozidlá značky Scania sme sa rozhodli z toho dôvodu, že na diaľkovej preprave s ňou máme vynikajúce skúsenosti. Nie je to len o tom, že sa vám venujú pri predaji auta, ale ešte oveľa dôležitejšie sú ďalšie služby ako financovanie a servis. Keď sa napríklad stane nejaká nehoda priamo na ceste, potrebujeme, aby sa nečakaná udalosť začala okamžite riešiť a vozidlo mohlo pokračovať v jazde. Servis potrebujeme mať vždy po ruke

Spomenuli ste financovanie. V čom je to u Scania iné?

Veľká výhoda oproti ostatným značkám je v tom, že vďaka Scania Finance tu máte všetko na jednom mieste. Proste pridete k hotovej zmluve a nemusíte na nič čakať, nikomu nič preposielať a dohovárať sa s niekoľkými rôznymi spoločnosťami. Riešime nákup vozidiel prostredníctvom mnohých spoločností, ale so Scania Finance máme len tie najlepšie skúsenosti.

„Premýšľame nielen ekonomicky, ale aj ekologicky. Chceme takto prispieť k čistote životného prostredia a preto nákupom LNG ťahačov znižujeme aj emisie v našom vozidlovom parku“

Stanislav Boušek,
riaditeľ spoločnosti BOSTA.

Menili ste motto firmy. Novo znie: "Inovácie v doprave". Je možné dnes inovovať dopravu?

Doprava je srdcom všetkého. Videl som video, v ktorom bolo pekne ukázané, čo sa stane, keď prestane fungovať zásobovanie a preprava. Ak totiž nebudeme dopravu inovovať, zničíme životné prostredie, v ktorom teraz žijeme my a v budúcnosti aj naše deti. Musíme sa naučiť vyťažovať dopravu na maximum. Na niektorých koridoroch by napríklad pomohlo zväčšiť dĺžku a tým aj objem súprav. V každom vozidle sedí človek a je tak veľký rozdiel, či za rovnaké náklady preveziete 40 alebo 60 ton. Nehľadiac na to, že kvalifikovaných pracovníkov je čím ďalej

tým väčší nedostatok. Samozrejme, nie všade by takéto súpravy mohli jazdiť, ale je veľa trás a logistických parkov kde je to možné, ako je napokon vidieť aj v niektorých severských krajinách. Takže nie len alternatívne palivá, školenie vodičov alebo telematika, ale aj väčší objem súprav vedie k udržateľnejšej preprave.

Aké výsledky ste dosiahli pri porovnaní LNG a naftových vozidiel?

Ešte pred pár rokmi by sa zdali výsledky takmer nemožné. Vďaka výrobcam majú dnešné vozidlá vynikajúcu spotrebu. Keď sme robili vlastné porovnanie diesel vs. LNG, tak sme boli tiež veľmi prekvapení a nikto nám naše výsledky nechcel veriť. Klasická dieselová Scania s motorom 500 koní mala spotrebu 19,6 litrov a plynová potom na rovnakej trase 20,1 kg LNG.

Aká je reakcia vašich klientov na nové LNG vozidlá?

Klienti sa s nami chcú odfotiť a urobiť si dobré PR. Je to totiž niečo nové, ekologické a to je aj pre zákazníkov našich zákazníkov dobrá a vítaná správa.

Viete si v súčasnosti predstaviť nejaký ďalší využiteľný alternatívny pohon?

V ťažkých nákladných vozidlách sa hovorí o vodíku a elektrine, ale myslím si, že bude potrebný ešte dlhý vývoj. Musel by prísť nejaký prelomový objav v oblasti batérií. Zatiaľ je to tak stále o spaľovacom motore a myslím si, že dlho to tak aj zostane.

Plánujete ďalšie nákupy vozidiel na LNG?

K tomu by musela byť vybudovaná



dostatočná infraštruktúra čerpacích staníc, pretože keby sa nám zmenili zákazníci a my by sme museli jazdiť do iných lokalít, LNG vozidlá nám budú stáť na dvore. Pozitívne pre nás ale je, že počet čerpacích staníc na kvapalný zemný plyn by sa mal zvýšiť. Spoločnosť SPP plánuje na hlavných diaľničných ťahoch postaviť do dvoch rokov 3 nové miesta pre čerpanie LNG a 17 pre čerpanie CNG. Takže ak sa nič nezmení, máme v pláne nákup ďalších vozidiel na plyn. ●



TICHÁ NOČNÁ ROZVÁŽKA POMOCOU HYBRIDNÉHO NÁKLADNÉHO VOZIDLA

V šiestich reštauráciách McDonald's vo švédskom Štokholme bola zahájená pilotná štúdia za účelom testovania tichých nočných dodávok prostredníctvom hybridného nákladného vozidla Scania prevádzkovaného spoločnosťou HAVI.



V jazd ťažkých vozidiel do centra Štokholmu je v noci z dôvodu hluku bežne obmedzený. Dodávky tak zvyčajne prebiehajú v dobe, kedy sa obchody a reštaurácie pripravujú na začiatok pracovného dňa, teda počas rannej špičky.

Aby sa minimalizovala pravdepodobnosť, že nákladné vozidlá zaisťujúce rozvoz tovaru uviaznu v zápche alebo spôsobia kolóny, mesto Štokholm teraz rozširuje svoju pilotnú štúdiu zameranú na nočné dodávky.

Dodávky pomocou tichých elektrických vozidiel sú založené na spolupráci medzi mestom Štokholm a subjektami HAVI, KTH, EU, McDonald's a Scania. Iniciatíva prebieha v rámci projektu EU: Nevšedný Štokholm.

Ako skúšobný automobil sa používa dobíjacie hybridné nákladné vozidlo Scania, ktoré je poháňané kombináciou elektrickej energie a nefosílného paliva (typ bionafty nazývaný HVO), čo výrazne znižuje emisie pevných častíc a oxidu uhličitého.

Plug-in hybridné nákladné vozidlo je rovnako vybavené funkciami konektivity a technológiou pre nastavenie virtuálnych dopravných zón (geofencing). To znamená, že sa automaticky prispôbuje jazdným podmienkam v dopredu určenej oblasti.

Na základe týchto virtuálnych dopravných zón sa určí, ktorý motor bude vozidlo používať, a rýchlosť vozidla sa prispôbí aktuálnym rýchlostným obmedzeniam. Prináša to vynikajúce možnosti pre zníženie emisií, hluku

a ďalších negatívnych faktorov v centrách miest.

Spoločnosť HAVI je globálnym poskytovateľom logistických služieb pre spoločnosť McDonald's po celom svete. Vo Švédsku spolupracujú obe spoločnosti od roku 1989. „Sme veľmi hrdí na to, že môžeme stáť v čele úsilia o riešenie skutočných problémov, ktorými ľudia, žijúci v meste, čelia,“ hovorí Camilla Eklöf, manažérka pre kvalitu, bezpečnosť a ochranu životného prostredia v spoločnosti HAVI. „Tieto nákladné vozidlá sa v spomínaných citlivých mestských oblastiach vyznačujú tichou prevádzkou úplne bez emisií. Súčasne sú však stále schopné najazdiť i dlhšie vzdialenosti. Naše globálne partnerstvo Scania a McDonald's naozaj prispieva k zlepšeniu životného prostredia, pretože spolupracujeme na minimalizácii emisií.“

Hybridné nákladné vozidlo môže využívať tichý elektrický režim s dojazdom až 10 kilometrov a efektívne tak rozvážať tovar na prakticky prázdnych nočných cestách. Združenie stojace za projektom, sa bude zaoberať skúmaním miery prínosu pre životné prostredie dosiahnuté tým, že nákladné vozidlá nestoja v dopravných kolónach a vždy sa kdekoľvek ľahko dostanú.

„Tento druh inovatívnych partnerstiev a pokrokových projektov pre nás predstavuje ideálny aspekt na našej ceste smerom k udržateľnejšiemu dodávateľskému reťazcu. Vo Švédsku sme skoro začali s budovaním dobíjajúcich staníc pre automobily, a toto je vzrušujúci ďalší krok,“ hovorí Henrik Nerell,

environmentálny manažér v spoločnosti McDonald's vo Švédsku.

Akumulátor je nabíjaný externými zdrojmi energie a prostredníctvom rekuperácie, čo znamená, že pohyb nákladného vozidla pri každom použití brzd vytvára elektrinu. Vďaka elektrickej dobíjacej stanici blízko jednej z reštaurácií, bude môcť nákladné vozidlo dobíť svoj akumulátor pri nakladaní, vykladaní a počas prestávok pre vodiča, takže pre neho nebude chýbajúci prístup k elektrine v centre mesta predstavovať žiadny problém.

Na ďalších trasách medzi mestom a sklado, odkiaľ nákladné vozidlo vychádza, môže využiť svoj spaľovací motor na HVO, ktorý prináša zníženie emisií až o 90 %. Pomocou softwarového nástroja Scania Zone a virtuálnych zón (Geofence) sa vozidlo po prízjazde do ekologicky citlivých mestských oblastí automaticky prepne na tichý elektrický pohon úplne bez emisií.

„Pilotný projekt je založený na takzvanom procese zadávania verejných zákaziek v oblasti inovácií, v ktorom spoločnosť Scania zvíťazila. To nám vyhovuje, pretože v iných častiach Európy už prebieha so spoločnosťou HAVI rozsiahla spolupráca na rozvoji riešení pre optimalizáciu paliva. Tento projekt predstavuje vynikajúcu príležitosť k názornému predvedeniu a vyhodnoteniu možností, ktoré môže prepojené hybridné nákladné vozidlo ponúknuť. Pritom je potrebné využívať aktuálne dostupné technológie, ktoré nám umožňujú znížiť našu závislosť na fosílnych palivách,“ hovorí Jesper Brauer, produktový manažér pre mestské nákladné vozidlá v spoločnosti Scania. ●





**ZNÍŽENIE
EMISÍ CO₂
O 15 %**

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

SCANIA PODPORUJE PRÍSNE EMISNÉ NORMY EU

Spoločnosť Scania vníma dohodu medzi Európskym parlamentom a Radou EU o normách CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá ako nástroj k dosiahnutiu klimatických cieľov stanovených v Parížskej dohode. „Tieto normy, upravujúce emisie výfukových plynov, je potrebné skombinovať s integrovaným prístupom. Bude rovnako nutné zamerať sa na obnoviteľné biopalivá a iné alternatívne palivá, školenia vodičov, efektívnejšiu logistiku, nové technológie pohonu a ďalšie opatrenia,“ uvádza prezident a generálny riaditeľ spoločnosti Henrik Henriksson.

Cieľom spoločnosti Scania je podpora posunu smerom k udržateľnému systému prepravy. Scania je presvedčená, že je možné prejsť na dekarbonizovaný systém bez fosílnych palív. Spoločnosť Scania sa neustále snaží pri svojich vozidlách znižovať spotrebu paliva a vďaka tomu tiež emisie CO₂. To všetko prináša prospech nielen zákazníkom, ale v konečnom dôsledku tiež zlepšuje konkurenčné postavenie spoločnosti Scania.

I keď spoločnosť Scania veľmi verí v elektromobilitu umožňujúcu dosiahnutie nižších emisí CO₂, táto technológia nie je ešte dostatočne vyspelá, dopyt zákazníkov je neistý a v súčasnosti neexistuje v Európe žiadna infraštruktúra verejných dobíjajúcich staníc pre tieto vozidlá.

Dohoda EU stanovuje zníženie emisí CO₂ o 15 % do roku 2025 a o 30 % do roku 2030. Referenčným obdobím bude obdobie od júla 2019 do júna 2020. Ďalším krokom

legislatívneho procesu je formálne schválenie Radou a Parlamentom, ktoré sa očakávalo pred voľbami do Európskeho parlamentu v máji 2019. Toto nariadenie vstúpi do platnosti v druhej polovine roku 2019.

Scania víta revíziu emisných štandardov, ktorá bude vykonávaná v roku 2022.

„Táto revízia by mala zohľadňovať dostupnosť infraštruktúry pre doplňovanie paliva a dobíjanie vozidiel na alternatívny pohon a rovnako i uvádzanie týchto vozidiel na trh. Revízia by mala tiež obsahovať metódu, ktorá by lepšie odrážala perspektívu analýzy palív (Well-to-Wheel) tak, aby zahŕňala biopalivá. Okrem toho je potrebné zohľadniť i ďalšie a ťažšie kombinácie vozidiel. Tieto kombinácie sú často využívané vo Švédsku, Fínsku a Dánsku, pretože tieto vozidlá predstavujú jeden zo spôsobov používaných k zvýšeniu efektivity v systéme dopravy,“ uzatvára Henrik Henriksson. ●



” Ambiciózne ciele a prechod k novým technológiám pohonu budú rovnako vyžadovať značné investície do infraštruktúry pre dobíjanie a doplňovanie paliva špecificky vytvoreného pre nákladné vozidlá na alternatívny pohon, ktoré dosiaľ neboli vo väčšej miere vynaložené,“ hovorí

Henrik Henriksson – generálny riaditeľ spoločnosti Scania

Scania dodá 15 nákladných vozidiel pre nemecké elektrifikované diaľnice

Spoločnosť Scania sa chystá dodať vozidlá pre tri nemecké elektrifikované diaľnice v rámci skúšobnej prevádzky. Rozhodnutie bolo prijaté v mene nemeckého Spolkového ministerstva životného prostredia, ochrany prírody a jadrovej bezpečnosti (BMU) po uskutočnení verejnej súťaže.



Skúšobná prevádzka bude najskôr zahájená v Hesensku na diaľnici A5, kde bola dokončená päťkilometrová infraštruktúra elektrifikovanej diaľnice s nadzemným napájacím systémom v oboch smeroch. Ďalší elektrifikovaný úsek bude na diaľnici A1 do prístavu Lübeck so stacionárnou nabíjacou stanicou plánovanou v prístave. Očakáva sa, že tento diaľničný úsek bude otvorený v lete 2019. A konečne tretia elektrifikovaná diaľnica by mala byť začiatkom roku 2020 vybudovaná v Bádensku-Württembersku na časti spolkovej ceste B462.

15 nákladných vozidiel bude vybavených pantografovými zberačmi pre nabíjanie počas jazdy vyvinutými spoločnosťou Siemens, ktoré budú namontované na ráme za kabínou. Tieto nákladné vozidlá budú používané dopravnými spoločnosťami v rámci reálnych prepravných operácií. Dodanie prvého hybridného nákladného vozidla R 450 od spoločnosti Scania pre Hesensko je plánované na máj 2019. Okrem dodania nákladných vozidiel bude spoločnosť Scania zabezpečovať údržbu vozidiel a zber dát zo skúšobnej prevádzky. Spoločnosť Scania bola už skôr vybraná

ako partner v súbežnom výskumnom projekte vykonávanom spoločnosťou Volkswagen Group Research. Predpokladá sa, že hybridný model Scania R450 bude dodaný pre účely projektu vo februári a uvedenie do prevádzky prebehne na skúšobnej dráhe spoločnosti Siemens v blízkosti Berlína.

Druhé elektrifikované výskumné vozidlo bude dodané na jeseň 2019. Cieľom výskumného programu je snaha o analýzu a optimalizáciu koncepcie pohonnej jednotky, riadenie energie, hybridného prenosu, starnutie akumulátorov a chladiaceho systému novej generácie.

„Na rozdiel od osobných automobilov, ktoré zostávajú väčšinu dňa nehybne zaparkované, sú nákladné vozidlá dlhé hodiny nasadené v dopravných operáciách, pričom nutnosť zastavenia za účelom nabitia by mohla ich prevádzku veľmi narušovať. Elektrifikované diaľnice ponúkajú rozumné a efektívne nabíjanie počas cesty. Riešenie rovnako šetrí akumulátory a znižuje zataženie energetickej siete“ hovorí Magnus Höglund, vedúci oddelenia systému elektrifikovaných ciest v spoločnosti Scania.

Podľa niekoľkých štúdií sú elektrifikované diaľnice alternatívou, ktorá pomôže výrazne znížiť emisie CO₂. Technológia elektrifikovaných ciest je jednou zo súčastí riešenia udržateľnej dopravy spoločnosti Scania, ktoré sa teraz testujú na nemeckých cestách. ●



Ako funguje elektrifikovaná diaľnica

Nulová uhlíková stopa, tichšie vozidlá, vynikajúce jazdné vlastnosti a žiadne emisie výfukových plynov. Priebežné nabíjanie na elektrifikovaných diaľniciach predstavuje obrovský potenciál pre ťažkú nákladnú dopravu.



Na rušnej diaľnici sa nákladné vozidlo s návesom blíži k dlhému úseku s pylónmi nachádzajúcimi sa po pravej strane. Senzor vozidla rozpozná, že jazdný pruh je teraz vybavený elektrickým trolejovým vedením a vodič stlačením tlačidla zdvihne pantografový zberač upevnený na streche kabíny. Počas niekoľkých sekúnd nastane v kabíne takmer úplné ticho: spaľovací motor sa zastavil a vozidlo teraz poháňa elektromotor.

Čistá, bezpečná a efektívna technológia

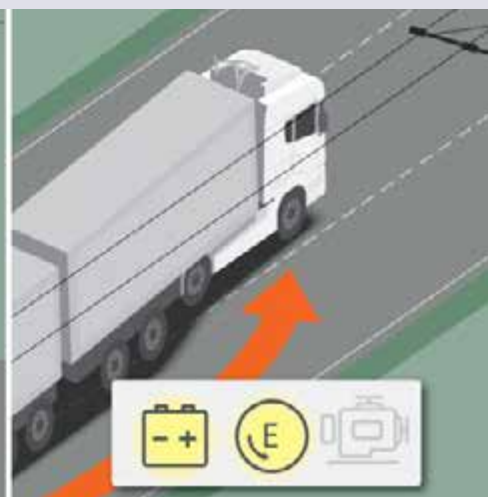
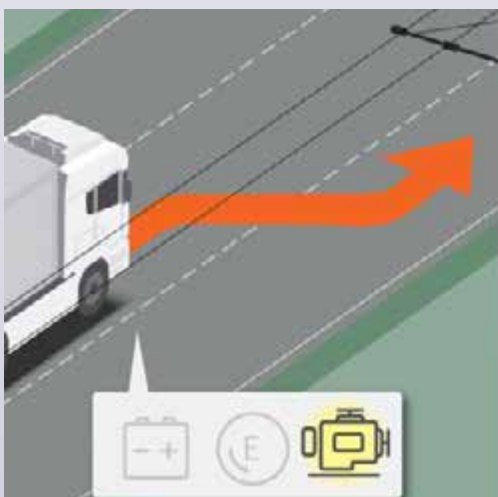
Ešte pred pár rokmi by bola myšlienka, že by sa na bežných diaľniciach mohli spolu s osobnými automobilmi vyskytovať i elektricky poháňané nákladné vozidlá, len víziou budúcnosti. V súčasnosti však v Európe prebieha niekoľko projektov za účelom otestovania tejto čistej, bezpečnej a efektívnej technológie a vyhodnotenie jej prínosu.

Vlády a inštitúcie v Nemecku, Taliansku a vo Švédsku aktívne podporujú výskumné projekty, ktorých hlavným cieľom je

vybudovanie elektrifikačnej infraštruktúry, ktorá by pokryla časti diaľničnej siete v Európe touto ekologickou technológiou.

„Elektrifikácia vozidiel sa rýchlo rozvíja“

Podľa názoru spoločnosti Scania nebude trvať dlho, než dosiahneme bod zlomu, kedy sa elektrifikácia ťažkej nákladnej dopravy stane pre dopravcov dobrou investíciou. Prostredníctvom pokračujúcich investícií do vývoja elektrifikovaných riešení sa však Scania snaží nájsť i iné a rýchlejšie cesty k dosiahnutiu udržateľnej dopravy. ●



Pridavné zariadenia, ako napríklad žeriav, je možné poháňať prostredníctvom elektromotora. Táto skutočnosť a potenciál pre plnenie limitov hlukovej normy PIEK umožňujú prevádzku v meste v nočných hodinách, kedy cesty nie sú preplnené.

Očakávaná úspora paliva až 15 percent, možnosť prevádzky na HVO.

Na použitie v mestskom prostredí v oblasti distribúcie tovaru a výstavby

PHEV/HEV vychádzajúce z novej generácie nákladných vozidiel Scania.

DOBYŤ A VYRAZIŤ



[Text: Örjan Åslund Fotografie: Göran Wink]

Plug-in hybridné vozidlo spoločnosti Scania poskytne dopravcom, pôsobiacim v oblasti distribúcie tovaru, toľko potrebnú možnosť prepravy z prímestských skladov v režime spaľovacieho motora s následným prepnutím na elektrický pohon pri vjazde do centra mesta.

S uvedením svojho nového plug-in hybridného elektrického vozidla (PHEV) v roku 2019 urobí spoločnosť Scania významný krok smerom k rozšíreniu svojej ponuky vozidiel na alternatívny pohon, ktorá je už tak najrozsiahlejšia na trhu.

Podvozok u tohto vozidla typu PHEV ako aj u jeho súrodca, hybridného elektrického vozidla (HEV) predstaveného v septembri 2018, je novou generáciou modelu, ktorý spoločnosť

Scania štandardne používa. Následne sú potom u oboch vozidlách vykonané nevyhnutné úpravy.

Maria Johansson, výkonná produktová riaditeľka pre mestské nákladné vozidlá v divízii Scania Trucks, hovorí: "V spoločnosti Scania pokračujeme na našej ceste k elektromobilite s využitím prístupu „tu a teraz“, s ktorého pomocou sme schopní zákazníkom v mestách ponúkať komplexné riešenie podporujúce ich snahu o dosiahnutie

trvalej udržateľnosti už od prvého dňa."

"Obe verzie uvedieme na trh súčasne. Zákazníci spoločnosti Scania získajú riešenie so spoľahlivým hardvérom, regeneratívnym dobíjaním a nulovými emisiami výfukových plynov bez toho, aby museli mať obavy z malého dojazdu alebo negatívneho vplyvu na ich celkovú prevádzkovú ekonomiku."

Nové hybridné nákladné vozidlá sú poháňané radovým päťvalcom Scania DC09 na HVO (hydrogenovaný rastlinný olej) alebo motorovú naftu, ktorý pracuje v súčinnosti s elektrickým pohonným systémom ponúkajúcim výkon 130 kW (177 k) a krútiaci moment 1050 Nm. Kapacita dobíjacieho lítium-iónového akumulátora činí 7,4 kWh, čo zaisťuje jeho dlhú výdrž.

Zásluhou pomocných elektrických riadiacích a brzdoých systémov je možné



Dojazd až 10 km s nulovými emisiami výfukových plynov.



PLNÁ PODPORA SLUŽBY SCANIA ZONE

Scania Zone pomáha zaistiť udržateľnú prevádzku v citlivých oblastiach. Voliteľný doplnok v rámci systému FMS spoločnosti Scania umožňuje operátorom prepojiť pravidlo (ako napríklad "nulové emisie" alebo "nízky hluk") s vopred určenou zónou. Keď vozidlo vojde do zóny, automaticky sa začne riadiť nastaveným pravidlom.

nákladné vozidlá prevádzkovať v plne elektrickom režime bez akejkoľvek podpory od spaľovacieho motora.

"Hybridné vozidlá predstavujú v rámci súčasných operácií, vykonávaných nákladnými vozidlami pre mestské prostredie, najlepšiu variantu z hľadiska celkovej prevádzkovej ekonomiky, prevádzkyschopnosti a udržateľnosti," hovorí Johansson.

A ďalej dodáva: "V kombinácii s HVO prinesú zníženie emisií CO₂ až o 92 percent a súčasne ponúknu vynikajúcu produktivitu v neustále sa rozširujúcich mestských oblastiach, kde prevádzkovatelia nákladných vozidiel čelia mnohým problémom, ako sú bezpečnostné aspekty, environmentálne požiadavky a preplnené ulice."

Hybridné nákladné vozidlá Scania možno objednávať od 1. štvrtroka 2019. ●

Môžete zaručiť uvádzaný dojazd 10 km?

Rozvážkové nákladné vozidlá, mestské sklápače a nákladné vozidlá pre zvoz odpadu ... Jesper Brauer, produktový manažér pre mestské nákladné vozidlá v divízii Scania Trucks, hovorí o možnostiach využitia a prednostiach nového hybridného nákladného vozidla Scania.

Prečo sa rozhodnúť pre hybrid od spoločnosti Scania?

"Ako náhle bude k dispozícii zodpovedajúca technológia akumulátorov a nevyhnutná infraštruktúra, bude v budúcom desaťročí možné u väčšiny nových riešení v oblasti nákladných vozidiel, prevádzkovaných v mestských oblastiach, pozorovať trend v podobe postupného prechodu na plnú elektrifikáciu. Do tej doby však naše odvetvie zostane v určitom medziobdobí, kedy hybridné vozidlá a alternatívne palivá - alebo ich kombinácie, ako môžeme vidieť u našich vlastných hybridných nákladných vozidiel - predstavujú najlepšie riešenie prinášajúce zákazníkom pôsobivé čísla z hľadiska celkovej prevádzkovej ekonomiky."

Aká je pridaná hodnota pre zákazníka?

"Nové hybridné nákladné vozidlá Scania sú koncipované pre dlhodobú prevádzku v náročných mestských prostrediach a vyznačujú sa rovnako vysokou funkcionalitou a predvídateľnou potrebou údržby ako bežné nákladné vozidlá Scania. Ak však pridáte možnosť elektrického pohonu s nulovými emisiami výfukových plynov, stanú sa nástrojom ponúkajúcim riešenie udržateľnej dopravy ako žiadne iné porovnateľné vozidlo. Výkonný elektrický pohonný systém tohto hybridného nákladného vozidla Scania a prevádzkový dojazd 10 km v elektrickom režime, otvárajú celý rad nových príležitostí. So službou Scania Zone budú napríklad nákladné vozidlá pre rozvoz tovaru alebo stavebné práce v meste môcť plniť svoje úlohy v citlivých preplnených oblastiach v nočných hodinách namiesto počas dňa. Majú totiž nulové emisie a úroveň hluku výrazne pod hodnotou 72 dBA, ktorá sa na základe holandského nariadenia PIEK stala v podstate štandardom."

Čo je ešte u tohto hybridného nákladného vozidla nové?

"Táto generácia nákladných vozidiel napríklad disponuje novou možnosťou zvýšenia výkonu. Ak vodič plne zošľapne pedál akceleračtoru, elektrický pohonný systém ponúkne zvýšenie výkonu o 50 kW, čiže zhruba 250 Nm za predpokladu, že je akumulátor dostatočne



Jesper Brauer, produktový manažér pre mestské nákladné vozidlá v divízii Scania Trucks

nabitý. Ak vodič zvolí výkonový režim, bude dodatočný výkon 20 kW, čiže 150 Nm pri akcelerácii vždy k dispozícii, aj keď vodič plne nezošľapne pedál akceleračtoru. "Pre aký druh nasadenia je toto nákladné vozidlo vhodné? "Ako prvé ma napadajú všetky druhy distribučných činností, ale to samozrejme nie je všetko. Mestské sklápače - ideálne s kabinami série L - a rovnako aj nákladné vozidlá pre zvoz odpadu a všetky druhy vozidiel používaných na údržbu verejnej infraštruktúry

v mestskom prostredí, budú s najväčšou pravdepodobnosťou spadať do tejto kategórie vhodných riešení, pretože ponúkame tiež kabíny radu P a G."

Môžete zaručiť uvádzaný dojazd 10 km?

"Otázku dojazdu nemožno nikdy posudzovať čiernobielo. Áno, 10 km je za normálnych podmienok relevantné číslo, ale v praxi sa môže samozrejme líšiť. Veľmi to závisí na jazdných podmienkach, počtu zastávok a rozjazdov, kopovitosti trasy, vonkajšej teplote, atď. Za ideálnych podmienok môže byť skutočná hodnota dokonca aj vyššia."

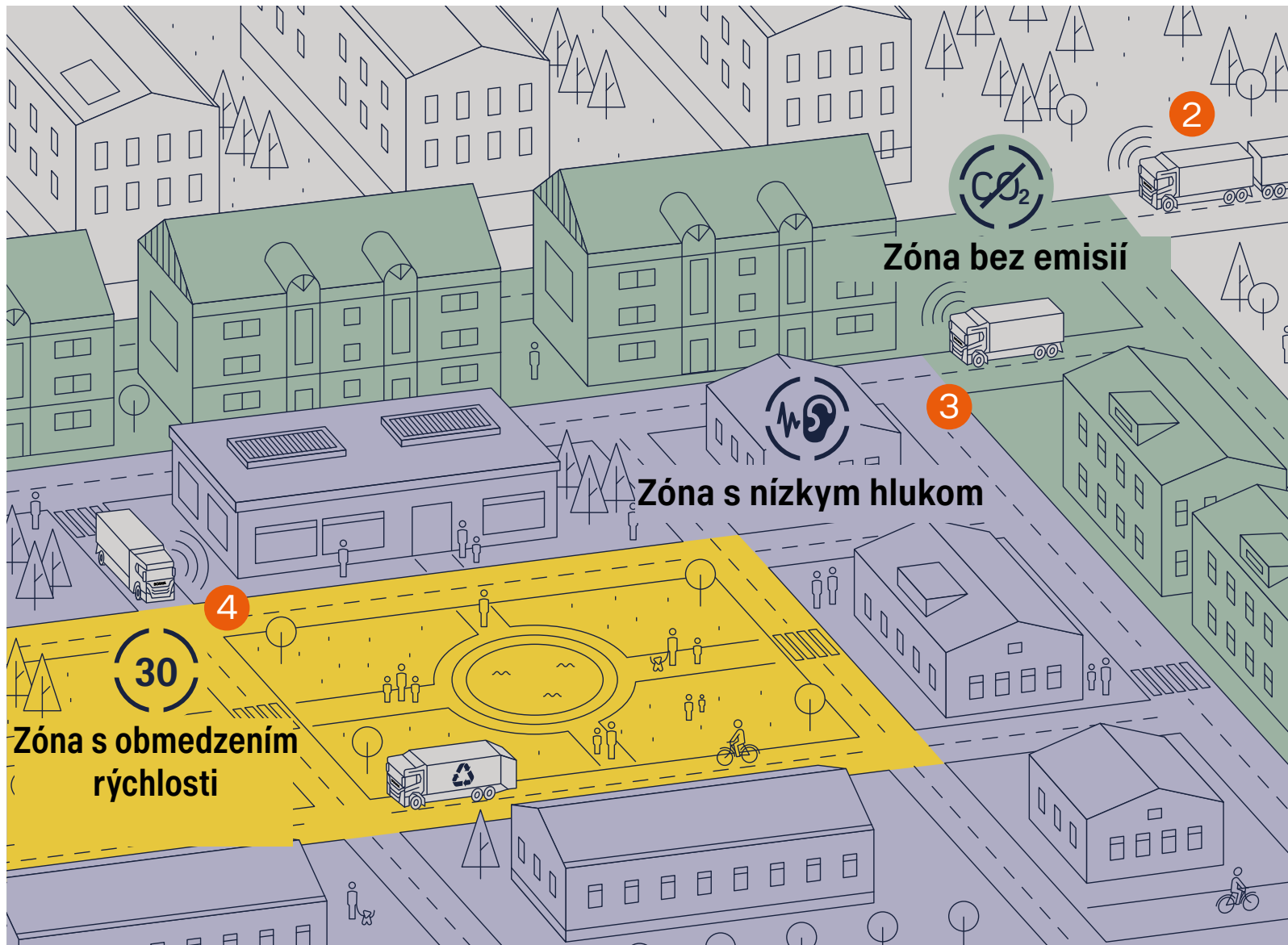
Aký je to pocit riadiť toto hybridné vozidlo?

"Je to naozaj príjemný zážitok, rovnako ako riadenie akéhokoľvek iného nákladného vozidla Scania novej generácie. Ovládateľnosť hybridného vozidla je veľmi dobrá. Vôbec si nevšimnete hmotnosť navyše a pohonná jednotka tiež pracuje úplne hladko. A o to vlastne ide: riadenie inovatívnych nákladných vozidiel, ako je hybrid Scania, by nemalo byť o nič zložitejšie ako riadenie "normálneho" nákladného vozidla", hovorí Jesper Brauer.

[RÝCHLE FAKTY]

92
PERCENTNÉ

zníženie emisií CO₂ s novým hybridným nákladným vozidlom Scania v kombinácii s použitím paliva HVO.



JAZDA V ZÓNACH

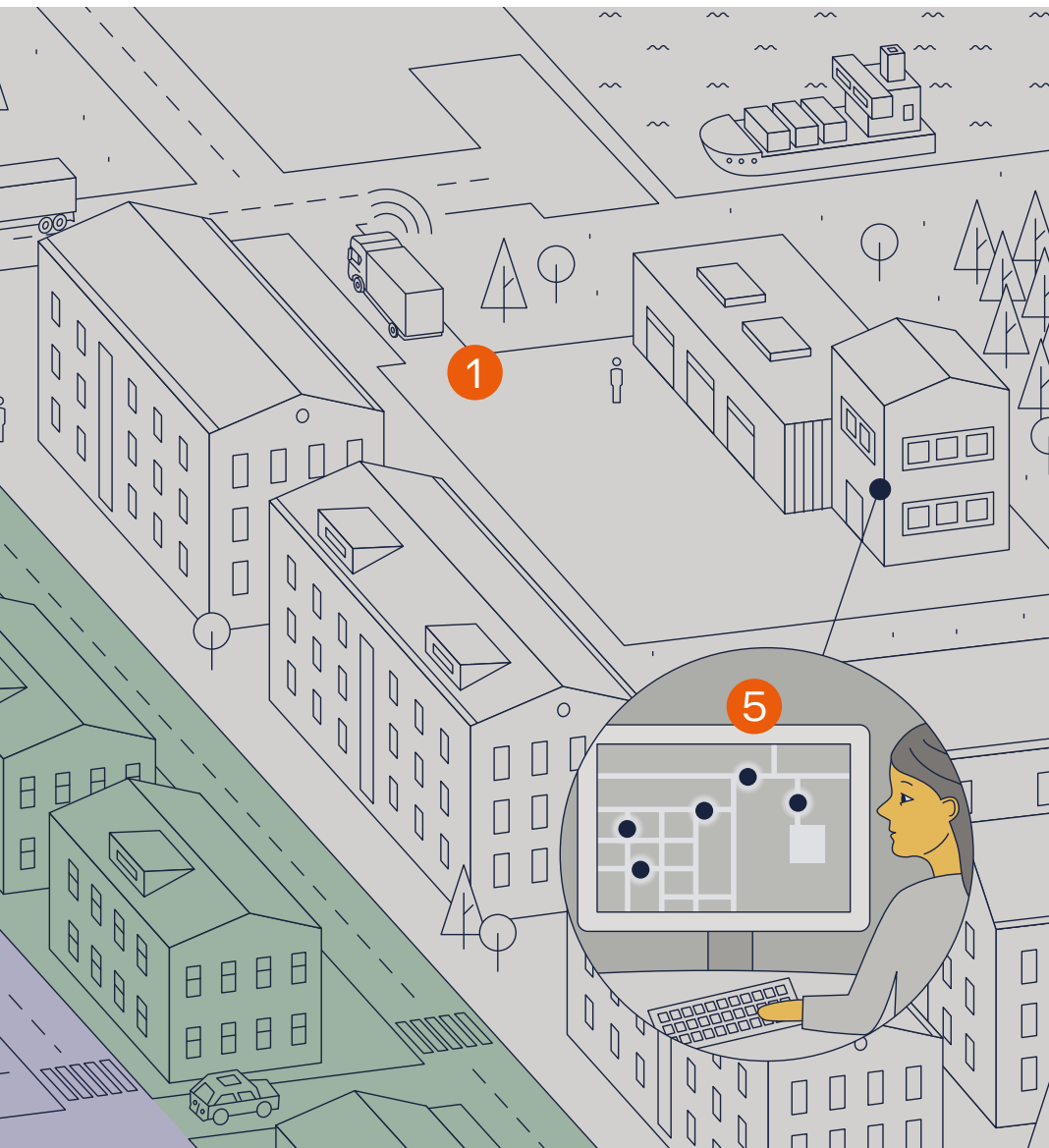
[Text: Örjan Åslund, Per-Ola Knutas Ilustrácie: Kjell Thorsson]

Mestá po celom svete stále častejšie zavádzajú opatrenia v podobe dopravných zón, ktorých účelom je obmedziť znečistenie, hluk a rýchlosť. Scania Zone je nová služba, ktorá umožňuje prepojiť pravidlá týkajúce sa obmedzenia rýchlosti, obmedzenia emisií a obmedzenia hluku s vopred určenými geografickými oblasťami.

Scania Zone je služba vykonávajúca automatickú úpravu nastavenia vozidla na základe jeho polohy. Pomáha vodičom dodržiavať dopravné predpisy a predpisy súvisiace s ochranou životného prostredia - umožňuje tak udržateľnú prevádzku nákladných vozidiel a zvyšuje bezpečnosť obyvateľov miest.

"Predstavuje dokonalý nástroj pre zlepšenie vnímania nákladných vozidiel vo všetkých citlivých alebo rušných oblastiach," hovorí Clara Wallin, manažérka pre trvalo udržateľné riešenia v divízii Scania Connected Services.

"Každý dopravca môže teraz vopred definovať, ako a kedy má byť nákladné vozidlo prevádzkované na základe konkrétnych aspektov týkajúcich sa rýchlosti, hluku a iných emisií. To samozrejme povedie k zlepšeniu



Ako to funguje

- 1 Akonáhle prepojené nákladné vozidlo opustí určenú geografickú zónu, ako napríklad terminál, palubný počítač odošle upozornenie na dispečing operátora.
- 2 Ak hybridné nákladné vozidlo vojde do mesta, môže byť naprogramované tak, aby preplo svoj pohon zo spaľovacieho motora na elektromotor.
- 3 V centre mesta je možné službu Scania Zone použiť na prepnutie na elektrickú jazdu s nízkou hladinou hluku.
- 4 V rámci peších zón v mestách možno nastaviť obmedzenie rýchlosti vozidla na 10 až 15 km/h.
- 5 Pomocou systému Scania Fleet Management získa dopravná spoločnosť okamžitý prístup k informáciám o polohe a pohybe svojich nákladných vozidiel.



Prehrajte si film na youtu.be/KTU3A2eWHMI



udržateľnosti a zvýšeniu bezpečnosti."

Scania Zone je voliteľným doplnkom v rámci programu Scania Fleet Management. Každému dopravcovi umožňuje prepojiť pravidlo (napríklad "max. rýchlosť 15 km / h") s vopred určenou geografickou oblasťou. Ak vozidlo do tejto oblasti vojde, automaticky sa začne riadiť nastaveným pravidlom.

Pravidlá môžu byť buď informatívne a slúžiť ako upozornenie pre vodičov, alebo môžu priamo meniť správanie vozidla, avšak vodič môže reguláciu kedykoľvek potlačiť svojím zásahom do riadenia.

Lepšia kvalita ovzdušia a vyššia bezpečnosť

Zóny môžu tvoriť veľké geografické oblasti alebo len napríklad čiastkové úseky konkrétnej diaľnice. Pre príslušnú oblasť možno určiť viac rôznych zón, ktoré sa tiež môžu v rámci danej

” To samozrejme povedie ku zlepšeniu udržateľnosti a zvýšeniu bezpečnosti.“

Clara Wallin, manažérka pre udržateľné riešenia
V divízii Scania Connected Services

oblasti prekrývať. Platnosť pravidiel je tiež možné nastaviť len na určité časové obdobie, napríklad pre nočné hodiny. Akonáhle nákladné vozidlo opustí zónu, vráti sa späť do normálneho prevádzkového režimu.

"Mnoho európskych miest zavádza rôzne

druhy zón s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia, zvýšiť bezpečnosť a zníženie hustoty dopravnej prevádzky," pokračuje Wallin.

"Pre emisie hluku tiež platí limit 72 dB stanovený normou PIEK *, ktorá je prakticky štandardom v celom rade krajín. Vďaka službe Scania Zóna je dodržiavanie predpisov jednotlivými vozidlami oveľa ľahšie."

K pravidlám, ktoré sú už od začiatku k dispozícii, patrí: obmedzenie rýchlosti, nízke emisie (ako napríklad nulové emisie výfukových plynov pri prevádzke v hybridnom režime) a nízka hlučnosť (pohon na elektrinu). Tento výpočet predstavuje len malý zlomok možných pravidiel, ktoré budú v budúcnosti k dispozícii pre rôzne prevádzkové podmienky. ●

*) Certifikačné schéma holandskej vlády.

SCANIA TRANSPORT LABORATORY PRECHÁDZA NA NEFOSÍLNE PALIVÁ

Prostredníctvom svojej vnútropodnikovej prepravnej spoločnosti demonštruje spoločnosť Scania, ako je možné pomocou súčasných technológií dosiahnuť zníženie emisií uhlíka o viac než 95 %.

S Scania Transport Laboratory v niektorých prípadoch zaisťuje vnútropodnikovú prepravu v rámci spoločnosti Scania.

Vozidlový park tvorí 45 nákladných vozidiel a autobusov, z ktorých 14 sú ťahače pre diaľkovú prepravu. Od roku 2018 využíva vozidlový park len nefosílnu* palivú a hybridné pohony, ktoré znižujú emisie uhlíka o viac než 95 percent.

Táto dcérska spoločnosť bola založená v roku 2008 ako rozšírenie oddelenia výskumu a vývoja spoločnosti Scania v snahe získať ešte viac informácií o výzvach, ktorým jej zákazníci čelia, a tiež o možnostiach, ako je možné zvýšiť ziskovosť. V prvých piatich rokoch znížila spotrebu paliva o 20 percent a emisie uhlíka o 50 percent na prepravenú tonu.

„Ide o zavádzanie našej vízie do praxe. Nežiadame našich zákazníkov ani ostatné subjekty v odvetví, aby robili niečo, čo sami nie sme ochotní robiť,“ hovorí Ján Björklund, vedúci spoločnosti Scania Transport Laboratory.



* Nevyužívame 100% nefosílnu palivú, pretože mimo Švédska je nedostatok čerpacích staníc na HVO/bionaftu, čo znamená, že niektoré nákladné vozidlá musia občas natankovať bežnú motorovú naftu.



” Jedným z kľúčových poznatkov je pre nás význam plánovania a školenie vodičov.

Vidíme, že to funguje a že pomerne malé úpravy majú veľký vplyv, napríklad obmedzenie rýchlosti z 90 na 80 km/h v diaľkovej doprave znižuje spotrebu paliva o 10 percent, zatiaľ čo príslušná strata času je len 1 percento.“

Ján Björklund
Vedúci spoločnosti Scania Transport Laboratory.

Dcérska spoločnosť Scania Transport Laboratory každodenne prevádzkuje 14 kombinácií nákladných automobilov a prípojných vozidiel medzi výrobnými závodmi vo švédskom Södertälje a holandským Zwolle. Počas roka každý nákladný automobil najazdí približne 400 000 kilometrov, čo je asi trojnásobok toho, čo prejde nákladný automobil za rovnakú dobu v rámci prevádzky u bežného dopravcu. To znamená, že spoločnosť Scania má jedinečnú príležitosť k testovaniu a hodnoteniu kvality a výkonu vozidiel.

Dôležité totiž je, okrem školenia vodičov, tiež testovanie teórií o analýze a plánovaní tokov nákladnej dopravy ako prostriedku k odstráneniu odpadu z dopravného systému.

„Jedným z kľúčových poznatkov je pre nás význam plánovania a školenie vodičov. Vidíme, že to funguje a že pomerne malé úpravy majú veľký vplyv, napríklad obmedzenie rýchlosti z 90 na 80 km/h v diaľkovej doprave znižuje spotrebu paliva o 10 percent, zatiaľ čo príslušná strata času je len 1 percento,“ hovorí Björklund. ●



Podrobnejšie informácie poskytnete:

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

viktor.tamayo@scania.cz

Scania je popredným svetovým poskytovateľom riešení v oblasti dopravy. Spoločne s našimi partnermi a zákazníkmi sa uberáme smerom k udržateľnému systému prepravy. V roku 2016 sme našim zákazníkom dodali 73 100 nákladných automobilov, 8 300 autobusov a tiež 7 800 priemyslových a lodných motorov. Čisté tržby dosiahli takmer 104 miliárd SEK, z ktorých bolo približne 20 percent spojených s poskytovaním služieb. Spoločnosť Scania bola založená v roku 1891. Aktuálne pôsobí vo viac ako 100 krajinách a zamestnáva približne 46 000 zamestnancov. Výskum a vývoj prebieha vo Švédsku a na pobočkách v Brazílii a Indii. Výrobné závody sa nachádzajú v Európe, Latinskej Amerike a v Ázii s montážnymi závodmi v Afrike, Ázii a Eurázii. Scania je súčasťou Volkswagen Truck & Bus GmbH. re viac informácií navštívte: www.scania.sk.



EDUARD STRAKA DOŠIEL AŽ DO ŠTVRŤFINÁLE SCANIA DRIVER COMPETITIONS NAJLEPŠÍM EURÓPSKYM VODIČOM SA STAL REPREZENTANT NÓRSKA

Eduard Straka predviedol v konkurencii ďalších 29 vodičov z celej Európy veľmi dobrý výkon. Po úvodných siedmich disciplínach mu dokonca patrilo úžasné siedme miesto. V štvrťfinálovom súboji však podľahol súperovi z Dánska a do záverečných bojov o nákladné vozidlo Scania v hodnote 100 000 EUR tak už nezasiahol.



” Človek si túto súťaž musí zažiť na vlastnej koži aby pochopil, o čom to je. Len slovami sa to opísať nedá. Vážim si to, že som mohol byť súčasťou tejto súťaže.“

Eduard Straka



V Švédskom Södertälje sa v máji konalo európske finále súťaže Scania Driver Competitions. Celkom sa do zápolenia

o nákladné vozidlo Scania v hodnote 100 000 EUR zapojilo viac než 20 000 vodičov z 30 európskych krajín.

Do Švédska ale postúpili len víťazi národných finále a medzi nimi tak bol za Slovensko Eduard Straka.

Kto sa dostane medzi najlepších 18 vodičov postupujúcich do štvrtfinále rozhodoval výkon súťažiacich v 7 úvodných disciplínach: ekonomická a defenzívna jazda, kontrola vozidla pred jazdou, zaistenie nákladu, prvá pomoc, presná jazda s pomocou kamerového systému „birdview“, jazda terénom a „Knock the King“.

„Vodič je v doprave najdôležitejším faktorom,“ hovorí Erik Ljungberg, riaditeľ oddelenia komunikácie a marketingu

[ROZHOVOR]

spoločnosti Scania. „Prostredníctvom súťaže Scania Driver Competitions chceme zvýšiť postavenie profesionálnych vodičov a zdôrazniť ich veľký význam pre ziskovosť dopravných spoločností, bezpečnosť cestnej premávky a tiež ich vplyv na zníženie dopadu dopravy na životné prostredie.“

Eduard Straka prechádzal týmito disciplínami veľmi dobre. V súčte bodov obsadil dokonca siedme miesto a v štvrtfinále tak patril medzi favoritov na postup. V disciplíne „vodná výzva“ však na svojho súpera z Dánska nestačil. Doviezol síce do cieľa rovnaké množstvo vody, lenže v prípade rovnosti litrov rozhodoval o postupujúcom do semifinále čas a ten mal Edo o len 16 sekúnd horší. „Nie som úplne spokojný s tým, ako to dopadlo. Keď zoberiem do úvahy tu moju poslednú disciplínu, chýbal naozaj iba kúsok šťastia. Ale pokiaľ to beriem celkovo, tak sám so sebou môžem byť spokojný. Prebojoval som sa do Top10 a to je pre mňa veľký úspech,“ hodnotil svoj výkon v súťaži Eduard Straka. A dodáva: „Najťažšie bolo zachovať chladnú hlavu, aby som nerobil zbytočné chyby. Každá z disciplín bola náročná a vyžadovala si koncentráciu na danú úlohu.“

Chladná hlava a úplná koncentrácia bola



dôležitá i vo finále, do ktorého sa prebojovali Piotr Dolengiewicz z Poľska, domáci Fredrik Arwidmark a Nór Andreas Nordsjo. Posledne menovaný bol veľkým prekvapením, pretože po kvalifikáciu mu patrilo umiestnenie až v druhej deviatke. Vo finálovej disciplíne „Zhoď kráľa“ Andreas Nordsj síce zo začiatku

pôsobil laxným dojmom, ale zatiaľ čo jeho súperi kvôli prehnanej rýchlosti robili chyby, Nór si počínal úplne suverénne a toto finále nakoniec ovládol. Stal sa tak už siedmym víťazom Scania Driver Competitions – najťažšej súťaže pre európskych vodičov. ●





📍 Víťazom Scania Driver Competitions sa stal Nór Andreas Nordsjø





SPOLOČNOSTI SCANIA A NOBINA ZAČÍNAJÚ VO ŠVÉDSKU AKO PRVÉ TESTOVAŤ AUTONÓMNE AUTOBUSY

Spoločnosti Scania a Nobina, ktorá je najväčším prevádzkovateľom verejnej dopravy v škandinávskych krajinách, budú spolupracovať na spustení skúšobnej prevádzky autonómnych autobusov na pravidelných linkách v oblasti Štokholmu.

"Technológia je v súčasnej dobe už dostatočne vyspelá na to, aby mohla byť zahájená skúšobná prevádzka na skutočných autobusových linkách. Takýto projekt s autobusmi a v takomto rozsahu je v Európe jedným z prvých svojho druhu," hovorí Karin Rådström, vedúci divízie autobusov a autokarov v spoločnosti Scania. "Projekt poskytne veľa informácií ohľadom ďalšieho vývoja veľkých autonómnych autobusov pred ich nasadením v plnom rozsahu."

Skúšobná prevádzka bude prebiehať v dvoch fázach - spočiatku bez cestujúcich na palube a následne potom aj s nimi. Keďže je bezpečnosť v priebehu skúšobnej prevádzky najvyššou prioritou, bude v autobusoch prítomný vodič, ktorý bude sledovať prevádzku a pomáhať cestujúcim.

"My v spoločnosti Nobina sa veľmi angažujeme vo vývoji toho, čo podľa nás bude dôležitou súčasťou budúcej verejnej dopravy," hovorí Henrik Dagnäs, výkonný riaditeľ spoločnosti Nobina Sweden. "Táto skúšobná prevádzka poskytne veľké množstvo informácií a skúseností, ktoré nás nasmerujú k praktickým každodenným aspektom riadenia a prevádzky autonómnych autobusov a umožní nám

dosiahnuť väčší počet cestujúcich verejnou dopravou. Požiadavky na autonómne autobusy sa nebudú líšiť od požiadaviek na iné vozidlá, vrátane spoľahlivosti, bezpečnosti a dostupnosti."

Dva elektrické autobusy Scania Citywide LF spoja rýchlo sa rozširujúcu novú obytnú oblasť Barkarby, ktorá je vzdialená približne 20 kilometrov od centra Štokholmu, s neďalekou stanicou metra. Autobusy budú v prevádzke na novej špeciálnej trase s dĺžkou 5 kilometrov a štyrmi zastávkami. Na začiatku je plánované, že autonómna jazda bude prebiehať na úseku dlhom približne jeden kilometer. Počas druhej fázy skúšobnej prevádzky sa očakáva, že každodenne bude túto linku využívať približne 300 cestujúcich.

Informácia o autobusoch:

Model	Scania Citywide LF (nizkopodlažný)
Dĺžka	12 m
Pohon	Elektrický
Technológia dobijania	Dobíjanie v depe
Kapacita	80 cestujúcich, z toho 25 miest na sedenie

Dopravné a riadiace systémy pre autonómne autobusy budú spoločne spravované spoločnosťami Scania a Nobina.

Tento projekt sa už začal a skúšobné obdobie má začať v roku 2020. Počas skúšobnej prevádzky budú zhromažďované dáta napríklad o priemerných rýchlostiach, dobe prevádzky, včasnom príchode, reakcii na odchýlky či spokojnosti cestujúcich.

V oblasti Barkarby, ktorej systém mestskej dopravy bol označený za najmodernejší na svete, už prebieha niekoľko inovatívnych projektov vo verejnej doprave. Medzi tieto projekty patria prvé európske samoriadené elektrické autobusy na pravidelných linkách, vozidlá a infraštruktúra pre rýchlu autobusovú dopravu a tiež nové digitálne riešenia - to všetko v spolupráci medzi regiónom Štokholm, mestom Järfälla a spoločnosťou Nobina. ●

14 000 KILOMETROV NAPRIEČ LATINSKOU AMERIKOU

Dve nákladné vozidlá Scania S 500 novej generácie zahájili svoju cestu v južnej Brazílii.

Po 54 dňoch a 14 000 najazdených kilometroch dorazili do Peru. Išlo o výlet plný objavov, stretnutí s ľuďmi z Latinskej Ameriky, ktorého cieľom bolo ukázať, že správny prístup môže zmeniť svet.



- 54 MIEST
- 14 RÔZNYCH VODIČOV
- 230 VYSADENÝCH STROMOV
- -7 °C AŽ 41 °C
- 5 000 M NAD HLADINOU MORA

Aby ste mohli udávať trend pri prechode smerom k udržateľnému systému dopravy, je nutné poznať skutočný svet, stretnúť sa s ľuďmi a pochopiť, čo prežívajú. Christopher Podgorski, prezident a generálny riaditeľ spoločnosti Scania v Latinskej Amerike, hovorí: „Chceme sa nielen zaoberať otázkami, ako je energetická účinnosť, chytrá logistika, obnoviteľné palivá a elektrifikácia, ale i novým spôsobom premýšľania o ekosystéme dopravy a logistiky bez emisií uhlíka.“

V štáte Santa Catarina v južnej Brazílii sa tím spoločnosti Scania stretol s občanmi, ktorí usilujú o zachovanie pôvodného borovicového lesa (*Araucaria angustifolia*) i do budúcnosti. Miestni výrobcovia uznávajú spoločné hodnoty, ktoré sú v súlade s uvedomelou ťažbou prírodných zdrojov.

Ide tiež o domov veľryby čiernej, teda druhu, ktorý už pred 30 rokmi takmer vyhynul, ale nakoniec sa s pomocou oddaných ľudí podarilo opäť rozšíriť jeho populáciu.



🚩 Gašpar Galaz a Lucas Ruiz – zrodení k ochrane

Od vody k vínu

Oblasť Mendoza v Argentíne, ktorá sa medzinárodne preslávila vďaka svojim vinárstvám, je veľmi závislá na vode z topiaceho sa snehu a ľadovcov v Andách. Zmena klímy znižuje množstvo snehu, ktorý každý rok napadne. Ľadovce sa zmenšujú, čo obmedzuje ich schopnosť pôsobiť ako dodatočný zdroj vody v suchých obdobiach. Výskumný pracovník Lucas Ruiz: „Budúce klimatické predpovede ukazujú, že tento trend bude pokračovať. Preto je potrebné, aby miestni výrobcovia pri snahe o zachovanie vysokej kvality svojich vinohradov efektívnejšie využívali vodu a zaistili tak udržateľnosť tejto tradičnej činnosti i do budúcnosti.“

Obloha v Chile

V Chile si nákladné vozidlá urobili prestávku uprostred púšte Atacama. Zmyslom bolo pochopiť, ako nadmerné svetlo z miest a ciest ohrozuje potenciál regiónu stať sa počas niekoľkých rokov najväčšou oblasťou pre



🚩 Výskumný pracovník Lucas Ruiz

astronomické pozorovania na svete. Podľa astrofyzika Gaspara Galaze je temnota oblohy severného Chile rovnako dôležitým zdrojom pre ľudstvo ako napríklad voda a potraviny: „Umožňuje nám prepojiť ľudstvo so vzdialeným vesmírom a nájsť v ňom informácie o našom vzniku a možno i našom osude. Už len z tohoto dôvodu ju musíme chrániť, podobne ako vodu a ohrozené druhy.“

Dobrý recept pre Peru

V Peru, v celi cesty a krajine, kde veľká časť obyvateľstva nemá prístup ku kvalitným potravinám, bolo možné vidieť prácu na inovatívnych iniciatívach, ktorých cieľom je zmeniť túto skutočnosť. Šéfkuchár Palmiro Ocampo učil členov komunit, ako maximalizovať využitie potravín pomocou nielen techník používaných ich predkov, ale i nových postupov.

Videa z cesty naprieč Latinskou Amerikou nájdete na Youtube kanálu Scania Group (ENG). ●



🚩 Astrofyzik Gaspar Galaz



Prehrajte si film
na youtu.be/KT-immrD8hw

« Prvý autokar na LNG na svete: Scania Interlink Medium Decker je teraz k dispozícii s pohonom na LNG umožňujúcim dojazd až 1 000 kilometrov.

PRVÝ AUTOKAR NA LNG NA SVETE

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

Spoločnosť Scania teraz predstavila svoj nový autokar Interlink Medium Decker na skvapalnený zemný plyn (LNG) s dojazdom až 1 000 kilometrov, čím rozšírila svoju bohatú ponuku možností alternatívneho pohonu na zabezpečenie udržateľnej dopravy v rámci medzimestských liniek obsluhovaných autokarom.

Keďže sa mestá v celej Európe predhávajú v znižovaní emisií a ekologicky zameraní prevádzkovatelia sa tomuto trendu prispôbujú, je plyn v čoraz väčšej miere vnímaný ako najjednoduchšie alternatíva k motorovej naftě.

Karin Rådström, vedúca divízie autobusov a autokarov v spoločnosti Scania, hovorí: "Hoci pre ekologicky zameraného prevádzkovateľa mestských a prímestských autobusov existuje niekoľko možností, v oblasti diaľkovej prepravy je k dispozícii menej alternatív, ktorými sa však teraz zaoberáme. Vzhľadom k tomu, že sa skvapalnený zemný plyn (LNG) stáva stále dostupnejším palivom nielen v Európe, ale aj v mnohých iných častiach sveta, ide o rýchlu a životaschopnú alternatívu."



« LNG je stále dostupnejšie.

Pohon na LNG má potenciál znížiť emisie CO₂ o 20 percent a súčasne tiež výrazne obmedziť nielen emisie oxidov dusíka a pevných častíc, ale aj úroveň hluku. Niektoré krajiny začínajú ponúkať aj skvapalnený bioplyn, ktorý prispieva k zníženiu emisií

uhlíka o 90 percent. Zoran Stojanovic, odborník na vozidlá na plyn v spoločnosti Scania, hovorí: "Zhruba pred 10 rokmi som bol presvedčený, že tento prelom príde - chcelo to len byť trpezlivý. Teraz vidíme, že využívanie a predaj vozidiel na plyn rastie."

Toto rozširovanie vozidiel s plynovým pohonom pripisuje rýchlo sa rozvíjajúcej infraštruktúre plniacich staníc na LNG a CNG (stlačený zemný plyn). Napríklad v Nemecku bola nedávno otvorená prvá plniaca stanica na LNG a v Taliansku sa v roku 2018 počet plniacich staníc na LNG rozrástol z jednej na 12.

Vďaka lepším možnostiam tankovania je čím ďalej viac dopravcov pripravených zväziť nákup vozidiel na plyn.

Obrovský potenciál pre bioplyn bez CO₂

V rámci postupného vyradovania fosílnych palív je prechod na LNG a CNG považovaný za prechodný krok, ktorý znižuje emisie uhlíka o približne 20 percent. Existuje však obrovský potenciál pre rozšírenie výroby bioplynu bez CO₂ prostredníctvom anaeróbného rozkladu organického odpadu, vysvetľuje Stojanovič. Vo Švédsku je napríklad v súčasnosti 85% palivových stojanov na plniacich staniciach naplnené bioplynom. „Vzhľadom k nárastu výroby bioplynu môžeme čoraz viac zvyšovať podiel obnoviteľných palív. Mnohé krajiny už vyrábajú bioplyn určený pre vykurovanie a výrobu elektriny skôr než na účely dopravy. Priaznivé zdanenie tohto čistého paliva by celkom iste mohlo tento prechod urýchliť.“ ●

VŠETKO PRIPRAVENÉ

[Text: Peter Mathsson Fotografie: Gustav Lindh]

Po skúškach elektrického akumulátorového modelu Scania Citywide v meste Östersund na severe Švédska, ktoré priniesli povzbudivé výsledky, prechádza spoločnosť Scania k sériovej výrobe.

„Dosahujeme úroveň prevádzkyschopnosti, ktorá sa prakticky nelíši od našich bežných autobusov,“ hovorí Karin Rådström, vedúci divízie autobusov a autokarov v spoločnosti Scania. „Autobusy fungujú veľmi dobre a prevádzkovateľ aj dopravný podnik sú spokojní.“

Pri vývoji elektrických akumulátorových autobusov sa spoločnosť Scania riadi svojou modulárnou filozofiou, vďaka ktorej je schopná splniť rozmanité požiadavky.

„Vieme, že všetky mestá a prevádzkovatelia majú rôzne požiadavky a to sa nezmení len preto, že autobusy využívajú elektrický pohon. Vysoká odolnosť a prevádzkyschopnosť však aj naďalej zostávajú veľmi dôležité,“ hovorí Rådström.

„Z dlhodobého hľadiska,“ pokračuje, „sa celkové náklady na prevádzku elektrických akumulátorových autobusov znížia, pretože môžeme používať a opätovne využívať technológie a rovnaké diely ako u našich bežných autobusov. To nám tiež umožní ponúkať široké portfólio elektrických autobusov, ako sú kĺbové varianty a autobusy s rôznymi prevedeniami karosérie.“

Rådström zdôrazňuje, že najvyššia efektívnosť pri znižovaní emisií uhlíka je pri elektrických akumulátorových autobusoch dosiahnutá, ak sa elektrina pre nabíjanie vyrába z čistej energie. V Östersunde sú autobusy nabíjané elektrinou z vodnej elektrárne a sú teda úplne nezávislé na fosílnych palivách.

Elektrina a nefosílna palivá

Elektrický akumulátorový pohon sa ideálne hodí pre autobusy prevádzkované v centrách miest, ktoré v mestských oblastiach tvoria v skutočnosti len asi jednu pätinu celkovej autobusovej dopravy.

„V rôznych častiach mesta budú existovať rôzne potreby. Náš elektrický autobus má svoje miesto v centre mesta, ale na predmestiach a v rámci dopravy medzi centrom mesta a predmestiami ponúkame iné riešenia, ktoré sú podľa nášho názoru vhodnejšie, ako napríklad autobusy na zemný plyn a bioplyn alebo naše hybridné autobusy.“

Súčasne spoločnosť Scania pokračuje vo svojich skúškach v Östersunde, ktorých cieľom je zabezpečiť spokojnosť zákazníkov. „Radi jazdia v elektrickom autobuse, pretože je tichý a cesta je veľmi pohodlná. A práve šťastní zákazníci v konečnom dôsledku prispievajú k rozvoju nášho podnikania,“ hovorí Rådström. ●



« Plne elektrický. Scania prechádza k sériovej výrobe elektrického akumulátorového autobusu Scania Citywide. Na veľtrhu IAA v Nemecku sa tento autobus používal pre kyvadlovú dopravu.



PREHĽAD HOSPODÁRENIA SPOLOČNOSTI SCANIA ZA OBDOBIE JANUÁR - MAREC 2019

Čisté tržby spoločnosti Scania vzrástli na 36,1 mld. SEK a zisk v prvom štvrtroku dosiahol historicky najvyššie hodnoty 4 207 mil. SEK, čo znamenalo prevádzkovú maržu vo výške 11,7 percenta.

Zhrnutie prvých troch mesiacov roku 2019

- Prevádzkové výnosy vzrástli o 27 percent na 4 207 mil. SEK (3 315)
- Čisté tržby sa zvýšili o 16 percent na 36 092 mil. SEK (31 115)
- Peňažný tok v segmente vozidiel a služieb činil 507 mil. SEK (64)

Komentár Henrika Henrikssona, prezidenta a generálneho riaditeľa

„Čisté tržby spoločnosti Scania vzrástli na 36,1 mld. SEK a zisk v prvom štvrtroku dosiahol historicky najvyššie hodnoty 4 207 mil. SEK, čo znamenalo prevádzkovú maržu vo výške 11,7 percenta. Vyšší objem predaných vozidiel a služieb, menové efekty a trhový mix pozitívne prispeli k vývoju situácie. Naopak, vyššie výrobné náklady v dôsledku premeny výroby v Latinskej Amerike a určité potiaže v rámci dodávateľského reťazca, mali na zisk negatívny vplyv. Z montážnej linky spoločnosti Scania vyšlo posledné nákladné vozidlo radu PGR a teraz sú v celom globálnom výrobnom systéme vyrábané len nákladné vozidlá nového radu. Počas tohoto štvrtroku bola rovnako dokončená posledná etapa premeny výroby v Latinskej Amerike. Napriek tomu sa stále stretávame s obmedzeniami z hľadiska flexibility a kapacity nášho globálneho výrobného systému. Situácia ohľadom nákladov je obecné pri výrobkoch a výrobe

súvisiacej s novou generáciou nákladných vozidiel stále vyššia, než je bežné. Zavedené opatrenia pre normalizáciu úrovne nákladov preto zostávajú i naďalej v platnosti.

Príjmy z poskytovania služieb dosiahli v prvom štvrtroku roku 2019 rekordnú výšku 7 166 mil. SEK (6 500), čo predstavuje nárast o 10 percent. Segment finančných služieb vykázal prevádzkové výnosy vo výške 345 mil. SEK a udržal si svoj trend v podobe rastúcej ziskovosti.

Počet prijatých objednávok na nákladné vozidlá klesol v prvom štvrtroku roku 2019 o 9 percent v porovnaní s vysokou úrovňou v rovnakom období predchádzajúceho roku. Dopyt po nákladných vozidlách v Európe zostáva vzhľadom k pozitívnej ekonomickej situácii i naďalej silný. V Latinskej Amerike je trend v oblasti dopytu tiež pozitívny vďaka oživeniu ekonomiky v Brazílii. Dopyt v Eurázii bol negatívne ovplyvnený spomalením v Rusku. V Ázii síce klesol počet objednávok v porovnaní s predchádzajúcim rokom kvôli Strednému východu, ale dopyt v ostatných

častiach Ázie zostal silný. Autobusy a autokary boli rovnako negatívne ovplyvnené nižším počtom prijatých objednávok na Strednom východe. Celkové objednávky autobusov a autokarov klesli oproti minulému roku o 28 percent. V segmente motorov zostáva dopyt na vysokej úrovni.

Sme svedkami neustále rastúceho záujmu o plynové vozidlá Scania. Keď mesto Bogota obnovilo svoj systém rýchlej autobusovej dopravy, vybrala si spoločnosť TransMilenio 741 autobusov na plyn značky Scania spĺňajúcich normu Euro 6, ktoré predstavujú najčistejšie a najtichšie autobusy na kolumbijskom trhu. Scania rovnako dodá zákazníkovi v Nemecku 100 nákladných vozidiel na plyn pre prepravu tovaru v potravinárskom sektore. Bez ohľadu na to, či sú plynové motory Scania poháňané na bioplyn alebo zemný plyn, využívajú v podstate rovnaké technické riešenia. Z hľadiska udržateľnosti je vhodnejší bioplyn, pretože toto palivo znižuje emisie CO₂ až o 90 % (v porovnaní s 20 % pri zemnom plyne). Širšiemu využívaniu bioplynu však bráni nedostatok tohoto paliva. Preto Scania aktívne spolupracuje v rámci rôznych partnerstiev na zaistení výroby bioplynu, čo by umožnilo rozvoj udržateľných riešení využívajúcich plyn a viedlo k zníženiu uhlíkovej stopy. ●



SCANIA APPROVED VAŠA BEZPEČNÁ INVESTÍCIA

JAZDENÉ VOZIDLÁ PRIAMO OD VÝROBCU

MYSLÍTE SI, ŽE KÚPA JAZDENÉHO VOZIDLA ZNAMENÁ RIZIKO?

OBÁVATE SA NEPLÁNOVANÝCH NÁKLADOV NA OPRAVY A STRATY
PREVÁDZKYSCHOPNOSTI?

KÚPA VOZIDLA Z PROGRAMU SCANIA APPROVED VÁM UMOŽNÍ
POSKYTNÚŤ VAŠIM ZÁKAZNÍKOM ŠPIČKOVÝ SERVIS BEZ ZBYTOČNÝCH
VÝDAJOV A STAROSTÍ.

SCANIA APPROVED - KVALITA BEZ KOMPROMISOV



Scania R 410 LA4x2MLA



Podvozok:	5399721
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	407 364 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS895R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 38 900 EUR*

Výbava

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Hmlovky
• Radio/CD prehrávac • Dialkové ovládanie

Scania R 410 LA4x2MLA



Podvozok:	5388566
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	379 306 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS895R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 38 900 EUR*

Výbava

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Hmlovky
• Radio/CD prehrávac • Dialkové ovládanie

Scania R 410 LA4x2MLA



Podvozok:	5429507
Rok:	2016
Počet najazdených kilometrov:	385 046 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 46 700 EUR*

Výbava

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu

Scania R 410 LA4x2MEB



Podvozok:	5381091
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	459 742 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 36 000 EUR*

Výbava

Predné pneumatiky: 315/60R22.5 • Zadné pneumatiky: 295/60R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Radio/CD prehrávac • Dialkové ovládanie

Scania R 490 LA4x2MLA



Podvozok:	5379598
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	573 021 (km)
Motor:	DC13 (365 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF EGR/SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 35 800 EUR*

Výbava

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Hmlovky
• Radio/CD prehrávac • Dialkové ovládanie

Scania R 490 LA4x2MLA



Podvozok:	5386829
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	327 083 (km)
Motor:	DC13 (365 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF EGR/SCR
Objem nádrže:	600 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Rucný
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 39 900 EUR*

Výbava

Retarder • Klimatizácia, Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Hmlovky
• Radio/CD prehrávac • Dialkové ovládanie

Scania R 410 LB6x2MLB



Podvozok:	2121473
Rok:	2016
Počet najazdených kilometrov:	499 034 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1400 (l)
Prevodovka:	GRS895R, Opticruise
Rázvor:	4 500
Typ kabíny:	High
Karoséria:	Curtainsider x W

CENA: 64 900 EUR*

Výbava

Predné pneumatiky: 315/60R22,5 • Zadné pneumatiky: 295/60R22,5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Hmlovky
• Radio/CD prehrávac • Dialkové ovládanie • Strešný spoiler

Scania R 410 LA4x2MEB



Podvozok:	5376991
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	690 821 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3 700
Typ kabíny:	High

CENA: 29 800 EUR*

Výbava

Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie, Uzáverka diferenciálu • Hmlovky,
Radio/CD prehrávac • Dialkové ovládanie

Scania Slovakia s.r.o. Dealer Východ
082 03 Ličartovce 283
<http://www.scania.sk>

Ján Sidor
+421 903 521 494
jan.sidor@scania.sk

Adam Drozd
+421 903 233 284
adam.drozd@scania.sk



Scania R 410 LA4x2MNA



Podvozok:	5414468
Rok:	2016
Počet najazdených kilometrov:	380 376 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	600 (l)
Prevodovka:	GRS895R, Opticruise
Rázvor:	3 700
Typ kabíny:	High

CENA: 45 000 EUR***Výbava:**

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu

Scania R 410 LA4x2MLA



Podvozok:	5429497
Rok:	2016
Počet najazdených kilometrov:	397 359 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 200 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 49 900 EUR***Výbava:**

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciál • Hmlovky

Scania R 490 LA4x2MLA



Podvozok:	5408807
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	468 451 (km)
Motor:	DC13 (365 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF EGR/SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3 700
Typ kabíny:	High

CENA: 35 800 EUR***Výbava:**

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Hmlovky
• Radio/CD prehrávac • Dialkóvovládanie

Scania R 450 LA4x2MEB



Podvozok:	5421010
Rok:	2016
Počet najazdených kilometrov:	425 666 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS0905R, Opticruise
Rázvor:	3 700
Typ kabíny:	High

CENA: 50 000 EUR***Výbava:**

Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Radio/CD prehrávac

Scania R 410 LA4x2MEB



Podvozok:	5389875
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	408 946 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

CENA: 39 000 EUR***Výbava:**

Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu
• Radio/CD prehrávac

Scania R 450 LA4x2MEB



Podvozok:	5419950
Rok:	2016
Počet najazdených kilometrov:	376 920 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3 700
Typ kabíny:	High

CENA: 43 500 EUR***Výbava:**

Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu • Navigačný systém • Radio/CD prehrávac

Scania R 450 LA4x2MEB



Podvozok:	5419739
Rok:	2016
Počet najazdených kilometrov:	391 490 (km)
Motor:	DC13 (336 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS0905R, Opticruise
Rázvor:	3 700
Typ kabíny:	High

PRICE: 46 900 EUR***Výbava:**

Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu
• Radio/CD prehrávac

Scania R 410 LA4x2MLA



Podvozok:	5383148
Rok:	2015
Počet najazdených kilometrov:	509 398 (km)
Motor:	DC13 (306 kw)
Emisná trieda motora:	Euro 6 DPF SCR
Objem nádrže:	1 400 (l)
Prevodovka:	GRS905R, Opticruise
Rázvor:	3700
Typ kabíny:	High

PRICE: 37 900 EUR***Výbava:**

Predné pneumatiky: 315/70R22.5 • Zadné pneumatiky: 315/70R22.5
Retarder • Klimatizácia • Nezávislé kúrenie • Uzáverka diferenciálu

Scania Slovakia s.r.o. Dealer Západ
Diaľničná cesta 4570/2A
Senec 903 01
<http://www.scania.sk>

Jakub Milošovič
+421 903 359 705
jakub.milosovic@scania.sk

Pavol Pekár
+421 911 698 820
pavol.pekar@scania.sk





**AŽ SA ROZOZNIE SIRÉNA,
VIETE NA KOHO SA
MÔŽETE SPOĽAHNÚŤ**