Říjen – Október 2015 XXV. ročník ▪ 49,90 Kč ▪ 2,02 €
www.trucker.cz
č. 10/15

Fernfahrer Magazin Trucker

s. 30

UDRŽITELNÝ VÝVOJ.
MAN již více než sto let investuje do své automobilové budoucnosti

První těžké nákladní vozidlo s možností plně autonomní jízdy bylo schváleno do provozu ve státě Nevada v USA.
s. 32–35

V Americe je možné všechno!

BORN IN THE U.S.A.

DOPRAVA s. 8–11

BEZPEČNOST JE JEJICH DOMÉNOU

› Mercedes-Benz je vždy v čele vývoje.

TECHNIKA 26–27

KING OF THE ROAD

› Kultovní motor Scania V8

SPORT s. 54–55

DVOJNÁSOBNÉ DOUBLE

› Česká radost v Mostě

10
9 771335 1453007

PĚT KŘÍŽKŮ s. 28–29

50 TRANSIT

› Padesátku slaví bezmála kultovní dodávka Ford Transit.

EKONOMIKA s. 22–24

MAN EFFICIENTLINE 2

› Sofistikovaná řešení šetří peněženku.

Opět SEXY PLAKÁT

Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

IVECO

Hustota blbů vzrůstá!

Svět se nezadržitelně mění. Původní hodnoty vyznávané na našem území po staletí se rozpadají pod náporem nových pořádků na prach. Jsme nejen očitými svědky, ale tak trochu proti své vůli též hlavními postavami doslova dějinného kvasu spějícího rychle k bouřlivému varu s vrcholnou turbulencí. Přesto, a nebo právě proto, hustota výskytu blbů se zvyšuje každým dnem, téměř jako by každým okamžikem. Odhlédneme-li od obecného dění a zaměříme-li se na specifický svět silniční dopravy, nelze než mít výše uvedené konstatování za pravdivé. Dříve byla pro zmatečné, nebezpečné a mnohdy fatální chování řidičů na silnicích omluvou změna počasí k horšímu. Dnes jsme se posunuli o dalších několik úrovní výše – jakákoliv změna, čehokoliv, znamená ve svých důsledcích více dopravních nehod, více zraněných a mrtvých. Začne pršet - je více nehod, vysvitne slunce – je více nehod, opravdují silnice – je více nehod, je sobota – je více nehod, přijde středa – je více nehod. A tak je možno pokračovat téměř do nekonečna. Dnes je již dávno jedno, zda má řidič v autě na hlavě klobouk či ještě lépe rádiovku nebo zda je žena za volantem zrovna blondýna. Na všechny bez rozdílu je třeba dávat extrémní pozor. O všech je třeba uvažovat jako o potenciálních kandidátech na havárii. Míra představ o vlastní pravdě a svobodě totiž přestoupila hranici ještě udržitelné procentuální koncentrace idiotů ve společnosti. Zvrácené chápání volnosti a tolik zprofanované osobní svobody (doposud jsme totiž plně nepochopili, že jediná svoboda je v tom, že můžeme spotřebovat to, na co nám ukáží v reklamách) vede konkrétně v silničním provozu k bezcitnému, mnohdy jen těžko předvídatelnému, chování řidičů všech věkových kategorií a profesních zařazení. Nejhorší na tom všem je fakt, že dopravní policie zřejmě změnila neoficiálně své public relation heslo „Pomáhat a chránit" na „Vyčkávat a Prudit". Jak jinak si vysvětlit to, že se jednostranně zaměřuje na řešení nedostatků v silničním provozu, které lze nejsnadněji odhalit a postihovat? Dávat pokuty za rychlou jízdu či za špatné parkování to svede i zaučená pomocná síla s nedokončeným základním vzděláním. To, že dnes například možná většina řidičů nepovažuje za nutné dát na vědomí úmysl změnit směr jízdy zapnutím výstražných směrových blikačů doprava, ale též zhusta i doleva, to dopravní policii zcela nezajímá. Stejně jako celá řada dalších projevů nebezpečného chování, které ve svých důsledcích může být závažnější než rychlá jízda či špatné parkování. Nezajímá ji to zřejmě proto, že za to nejsou velké postihy, bodové ohodnocení, či je jen těžké a složité takové prohřešky sledovat a dohrát do konce či, možná, že už ani policie tomu sama nerozumí. Zajímají ji totiž jen rychlé policejní vozy a podobná lákadla pro puerilní odchovance. Ostatně zavádění automatických systémů hídání flagrantních přestupků ve městech či liniové měření rychlosti zanedlouho zbaví dopravní policii i těch zbytků „pracovních povinností", které jí ještě, viditelně k její nechuti, zůstávají.

Váš

Ing. Milan Olšanský
šéfredaktor a člen
mezinárodní jury
Truck of the Year

2 Novinky ze světa i z domova

6 BETONÁŘSKÝ SPECIÁL

12 POKRESLENÝ KAMION

14 STONOŽKA Z KOPŘIVNICE

32 AUTONOMNÍ FREIGHTLINER

40 VOLVO POSITIONING

58 NEUVĚŘITELNÉ JE SKUTKEM – DÍL PRVNÍ

OBSAH

Fernfahrer Magazin Trucker

AKTUALITY

2 ZPRÁVY ZE SVĚTA I Z DOMOVA
Nejdůležitější novinky a informace.

NOVINKA MĚSÍCE

6 BETONÁŘSKÝ SPECIÁL
Pětinápravový podvozek Mercedes-Benz.

14 STONOŽKA Z KOPŘIVNICE
Nejdelší podvozek Tatra pro nejtěžší vozidlo.

58 NEUVĚŘITELNÉ JE SKUTKEM - DÍL PRVNÍ
Druhá generace velkých motorů OM 471.

SPOLEČNOST

12 POKRESLENÝ KAMION
Kontroverzní téma jako reklama.

18 PRO SVĚTOVÝ POTRAVINÁŘSKÝ PROGRAM
Pomoc automobilky Renault Trucks potřebným.

28 PADESÁTKA NA KRKU
Pět křížků úspěšného dodávkového modelu.

32 AUTONOMNÍ FREIGHTLINER
První těžké nákladní vozidlo s autonomním provozem.

46 KORUNOVACE IVECO MAGELYS
Známe vítěze „International Coach of the Year 2016".

DOPRAVA

8 BEZPEČNOST JE JEJICH DOMÉNOU - díl první
Bezpečnostní systémy ve vozidlech koncernu Daimler.

20 ZASTAVENÍ U D1
Odpočívné místo Rousínov.

30 UDRŽITELNÁ ŘEŠENÍ Á LA MAN
Autobusová technika mnichovského výrobce.

40 VOLVO POSITIONING+
Telemetrie ve službách řídících systémů.

TECHNIKA

22 TAHAČE MAN DO FLOTILY C. S. CARGO
Nejefektivnější silniční tahače na trhu.

26 VELKÝ V8
Vidlicový osmiválec ze Švédska.

56 PŮLROČNÍ TESTY
Dlouhodobé testování dodávek Ford Transit.

62 MIKROBUSY PRO RUMUNSKO
Šest stovek dodávek pro převoz dětí do školy.

SPECIÁL

42 MOMENTKY Z MUZEA
V Olomouckém Neředíně se stále něco děje.

HISTORIE

48 „IL COMMENDATORE" SECONDA PARTE
Enzo Anselmo Ferrari pojem automobilového průmyslu.

SPORT

54 DVOJNÁSOBNÉ DOUBLE
Šestý závodní víkend ETRC sezony 2015.

VE ZKRATCE

NABÍDKA MICHELIN

Michelin uvádí na trh šest nových rozměrů pneumatik řady MICHELIN X Multi Z a MICHELIN X Multi D určených pro malé nákladní automobily do celkové hmotnosti 16 t. Pneumatiky je možné jak v létě, tak v zimě používat na každém typu silničního povrchu. Řada pneumatik je homologována na zimní užití, což dokazuje značení 3PMSF na bočnicích. Bezpečnost řady pneumatik MICHELIN X Multi i při vysoké míře opotřebení běhounu byla potvrzena nejnovějšími testy TÜV SÜD.

MICHELIN X MULTI Z

MICHELIN X MULTI D

ARTUR ARDAVIČUS NA BAJA ARAGON.

BDP na Baja Aragon

› **DVA DEFEKTY V SAMOTNÉM ZÁVĚRU** překazily pilotovi Arturovi Ardavičusovi cestu za obhajobou loňského prvenství ve španělské rally Baja Aragon. Spolu s Ardavičusem v kabině seděl také severočeský mechanik týmu MKR Technology Jakub Hřava. Kazašsko-české posádce nakonec patřila konečná šestá pozice. Vítězem Baja Aragon se stal Holanďan Gerard De Rooy. Nejlepším pilotem se soutěžním speciálem Tatra a zároveň týmu Bonver Dakar Project byl jen těsně čtvrtý Tomáš Vrátný.

IVECO pro Tesco

› **SPOLEČNOST IVECO CZECH REPUBLIC, A.S.** prostřednictvím dealera Strojservis s.r.o. předalo 13 vozidel Daily pro společnost Tesco Stores ČR a.s. Tato vozidla doplňují stávající vozový park a slouží pro rozvoz potravin. Jedná se o Daily nové generace, která se pyšní prestižním titulem Van of the Year 2015.

Vozidla Daily jsou ve specifikaci 35S11A, s celkovou hmotností 3,5 t a motorem o výkonu 110 k s automatizovanou převodovkou Agile. S ohledem na bezpečnost a komfort řidiče jsou vozidla vybavena airbagem řidiče, stabilizačním systémem, mlhovými světlomety, automatickou klimatizací a rádiem. Pro zajištění větší bezpečnosti ostatních účastníků provozu a chodců jsou vozidla vybavena couvací kamerou.

DODÁVKOVÁ VOZIDLA PRO TESCO.

INZERCIA

Novinka v ELIT TRUCK – měchy pérování NEOTEC

› SPOLEČNOST TIP-TOPOL JE NEJVĚTŠÍM POLSKÝM VÝROBCEM PNEUMATICKÝCH MĚCHŮ PÉROVÁNÍ pro nákladní vozy, návěsy a autobusy, které dodává do 46 zemí ve 4 různých kontinentech. Pod značkou NEOTEC nabízí své produkty v OE kvalitě na všechny nejvýznamnější aplikace – např. DAF, IVECO, MAN, MB, RVI, SCANIA, VOLVO, BPW, SAF a další. Od svého založení v roce 1988 se společnost neustále rozvíjí a v současné době ve 2 výrobních závodech na ploše 8.000 m² probíhá výroba více než 450 referencí, jejichž počet díky vlastnímu vývojovému centru stále roste. Více než 90% produkce je určeno na export, část do prvovýroby (OE) a další část je pod privátními značkami dodávána nejvýznamnějším distributorům náhradních dílů na aftermarket (IAM), jejichž značky také naleznete v nabídce ELIT TRUCK. Tip-Topol se od roku 2004 řídí systémem jakosti certifikovaným podle ISO 9001 a od roku 2012 je certifikována ISO TS 16949:2009, tak aby splňovala nejvyšší standardy kvality v automobilovém průmyslu podle požadavků OE. Každý měch, který opouští výrobní oddělení, prochází tlakovou zkouškou a následně i vizuální kontrolou, čímž je vyloučena distribuce jakéhokoliv vadného produktu na trh. Díky tomu také nabízí NEOTEC jedinečnou 3-letou záruku na všechny své produkty. Nyní nově ELIT TRUCK nabízí všem zákazníkům kromě prémiové řady Contitech i levnější řadu měchů v OE kvalitě – NEOTEC.

VE ZKRATCE

DALŠÍ ŽLUŤÁCI

Volvo Group dodává společnosti Student Agency k.s. devět zbrusu nových autobusů Volvo B11R opatřených karosérií španělského nástavbáře Irizar. Dlouholetá úspěšná spolupráce mezi oběma značkami tak nadále pokračuje a autobusy Volvo mají ve flotile významného českého dopravce své pevné místo. Volvo autobusy udávají trend v přepravě osob díky své kvalitě a komfortnímu vybavení. Všechny předané modely jsou dodávány s vnitřním vybavením Fun and Relax, které nabízí cestujícím během přepravy široké spektrum zábavy v podobě sledování filmů nebo poslechu hudby a dále Wi-fi a zásuvku 220V. Do provozu budou nasazeny na linkách v rámci Čech a Slovenska.

FLOTILA ŽLUTÝCH AUTOBUSŮ.

INZERCIA

ČESMAD Slovakia

už 23 rokov na trhu!

KOMPLEXNÉ SLUŽBY PRE DOPRAVCOV

ŠETRITE ČAS A NÁKLADY VĎAKA NAŠEJ ODBORNOSTI!

DIAĽNIČNÉ KARTY NA PLATENIE MÝTA V ZAHRANIČÍ

REFUNDÁCIA DPH

REZERVÁCIA TRAJEKTOV

ŠKOLENIA

ODŤAHOVÁ SLUŽBA ČESMAD ASSISTANCE

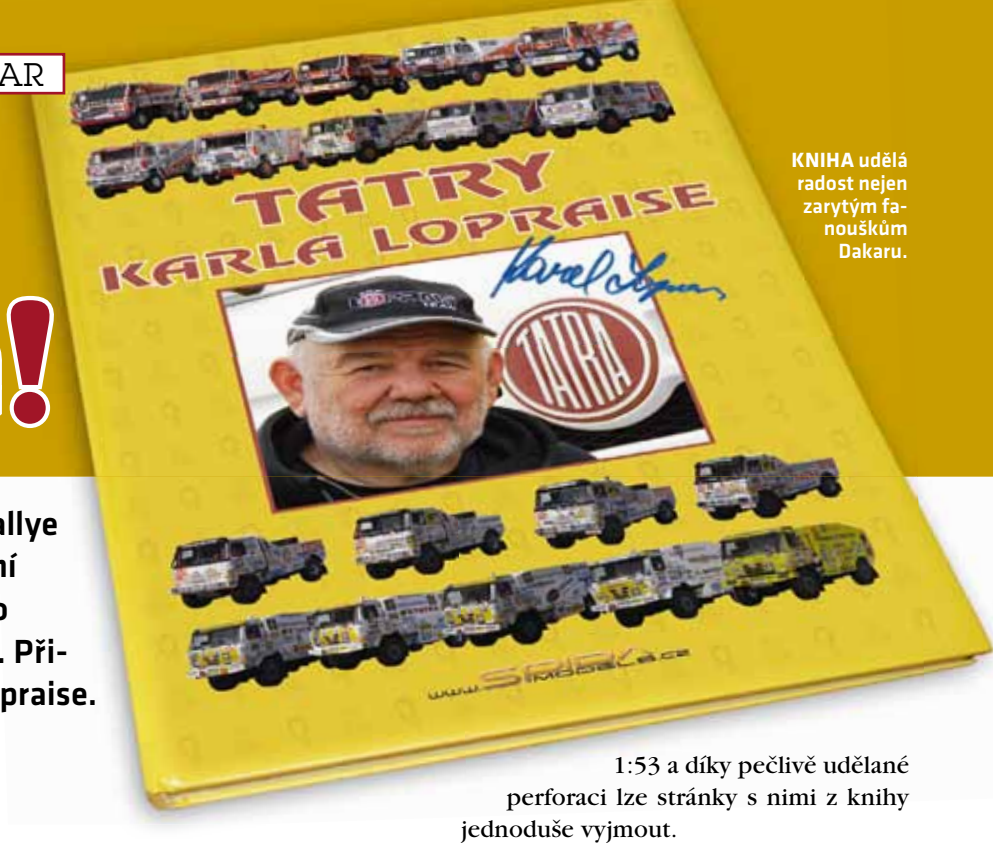
PREDAJ TOVARU V E-SHOPE

Kde nás nájdete? www.cesmad.sk a www.motoexpert.sk

ČESMAD Slovakia je združenie cestných dopravcov s 800 členmi, ktorí tvoria približne 50 percent dopravných kapacít medzinárodnej dopravy v rámci Slovenskej republiky. Združenie sa systematicky usiluje o rozvoj a prosperitu cestnej dopravy na Slovensku a presadzovanie záujmov svojich členov. Pridajte sa aj vy do rodiny úspešných dopravných spoločností a využite všetky výhody členstva v ČESMAD Slovakia.

SPIDA boduje!

Text: **Milan Olšanský,** foto: **Roman Hruška**



KNIHA udělá radost nejen zarytým fanouškům Dakaru.

Jistě nejen nejzavilejší fanoušky rallye Dakar potěší neobvyklý a originální počinek Romana Hrušky, známého ve virtuálním prostředí jako Spida. Připravil a vydal knihu Tatry Karla Lopraise.

Rozhodně jde o zcela jedinečnou kombinaci kolekce devatenácti papírových modelů speciálů Tatra, s nimiž se česká legenda Dakaru, Karel Loprais objevil na tratích pověstné soutěže, a rozsáhlého doprovodného textu a fotografií.

Na více než dvou stovkách stran v pevné vazbě nalezne šťastný majitel texty technického ředitele společnosti Tatra Trucks Ing. Radomíra Smolky, monografie jednotlivých modelů soutěžních speciálů a fotografie jak slepených modelů, tak originálních a skutečných předloh.

MULTI PUBLIKACE

Nechybí statistika účasti Karla Lopraise v jednotlivých ročnících rallye Dakar a především rozhovor přímo s ním. Jako bonus je v knize též model jedné z nejslavnějších Tater, za jejímž volantem Karel Loprais seděl a s níž vybojoval tři ze svých šesti vítězství – T 815-2ZER55 4x4.1 „Puma“ v současných barvách.

Papírové modely Tater jsou v měřítku 1:53 a díky pečlivě udělané perforaci lze stránky s nimi z knihy jednoduše vyjmout.

Další informace včetně možností pořízení hledejte na **www.spidamodels.cz**. A ještě něco málo navíc. Ke knize lze dle autorovy nabídky doobjednat také laserem vypalované dezény ke všem modelům, potištěné fólie na okna modelů či na vyžádání obdržet rozhovor s Karlem Lopraisem ve formátu mp3.

Tak se dejte do toho, devatenáct skvělých soutěžních Tater – to už je nějaká nabídka! ***Hodně štěstí!*** ■

NA VÍCE než dvou stech stranách naleznete texty, modely a monografie. Papírové modely jsou v měřítku 1:53 a je jich devatenáct plus jeden bonusový. K obsahu patří též originální fotografie a popis konstrukce vozidel.

Scania. Prémiová značka, prémiově nízká spotřeba.

DALŠÍ ZLEPŠENÍ V HOSPODÁRNOSTI PROVOZU.

Nezalekneme se žádné výzvy. Hospodárnost provozu je pro nás důležitá a každodenním úsilím se snažíme zlepšovat v tom, co děláme. A právě tato filozofie nás neustále posouvá vpřed. Od představení řady Scania Streamline soustavně pracujeme na rozvoji každého detailu tohoto vozidla, které už nyní jen těžko hledá konkurenci. Aktuálně přinášíme řadu novinek a aktualizací, které snižují spotřebu paliva o další tři procenta.

Naše nejnovější technologie jsou prověřeny praxí. Podívejte se na výsledky testů, který ukazují, že plníme svoje sliby. Více na www.scania.com/moveforward.

Scania. Značka profesionálů.

SCANIA
Scania Czech Republic s.r.o.
www.scania.cz

PODVOZEK pro dostavbu mobilního čerpadla betonových směsí K60H společnosti CIFA vychází z modelové řady těžkých nákladních vozidel Mercedes-Benz Arocs určených primárně pro stavební či speciální provoz.

Text: **Milan Olšanský**
foto: **archiv**

Betonářský speciál

Podvozek pro dostavbu mobilního čerpadla betonových směsí K60H společnosti CIFA vychází z modelové řady těžkých nákladních vozidel Mercedes-Benz Arocs určených primárně pro stavební či speciální provoz. Čtyřnápravové šasi s originálním typovým označením Mercedes-Benz Arocs 4151 K 8x4/4 prošlo zásadní konstrukční koncerzí. Přibyla pátá, vlečená náprava s elektro-hydraulickým systémem řízení a pneumatickým systémem zvedání a odpružení.

V těsné spolupráci s italskou společností CIFA, výrobcem mobilního čerpadla betonových směsí K60H vznikl pětinápravový podvozek Mercedes-Benz 5551 K 10x4. Svoji světovou premiéru si speciál prožil na mezinárodní výstavě stavebních strojů Intermat 2015 v Paříži. A byl to poměrně solidní úspěch. Společnost Paul Nutzfahrzeuge zaznamenala celou řadu objednávek na podobné či stejné konverze podvozků pro mobilní čerpadla betonových směsí.

PAUL AROCS 5551 K 10X4

Vlečená náprava, originální výrobek společnosti Bergische Achsen KG (BPW) byla osazena elektro-hydraulickým systémem řízení, pneumatickým systémem odpružení a zvedacím mechanismem. Paul Nutzfahzeuge ji nechal navíc osadit jen jednomontážemi. Konvertované pětiosé šasi má vlastní hmotnost na úrovni 13 t. Dvě přední řízené nápravy jsou konstruované jako 9 t, dvě zadní hnané jako 13 t a poslední vlečená je 12 t. To vše dovoluje zvýšit původní užitečnou hmotnost čtyřnápravového šasi na současných 42 t při využití všech pěti náprav. Není třeba dodávat, že rozložení hmotnosti čerpadla betonových směsí, která činí 37 t, je velmi dobře realizováno s ohledem na všechny technicky přípustné a zákonem povolené možnosti.

Celková hmotnost vozidla vzrostla na solidních 55 t, to dovoluje samozřejmě silniční provoz v zemích, kde jsou v platnosti příslušná legislativní opatření. Navíc má podvozek v záloze dalších pět tun užitečné

V rámci spolupráce s italskou firmou na výrobu speciálních nástaveb včetně mobilních čerpadel betonářských směsí připravila společnost Paul Nutzfahrzeuge pětinápravový podvozek modelové řady Mercedes-Benz Arocs.

V TĚSNÉ SPOLUPRÁCI s italskou společností CIFA, výrobcem mobilního čerpadla betonových směsí K60H vznikl pětinápravový podvozek Mercedes-Benz 5551 K 10x4.

SVOJI světovou premiéru si speciál prožil na mezinárodní výstavě stavebních strojů Intermat 2015 v Paříži. A byl to poměrně solidní úspěch.

hmotnosti, využitelné pro transport přídavných zařízení.

S využitím techniky a technologie Mercedes-Benz vozidlo samozřejmě splňuje všechny aktuálně platné legislativní předpisy včetně emisních limitů dle standardu Euro VI. Originální šestiválcový motor OM 471 z produkce koncernu Daimler AG nabízí více než dostačující maximální výkon 375 kW/510 k. Díky řízené vlečené páté nápravě nepřesahuje průměr otáčení speciálního vozidla 25 m, což odpovídá standardnímu podvozku se čtyřmi nápravami.

CARBOTECH K60H

Montáž nástavby čerpadla betonových směsí K60H si vyžádala snížení rámu vozidla na 1060 mm. To navíc dovolilo využít kompaktní kabiny typu ComfortSpace M, aniž by bylo nutno dalších konstrukčních úprav. V rámci navržené celkové výšky vozidla byly použity na řídících nápravách pneumatiky o rozměru 385/65 R 22,5“, vlečen pátá náprava je osazena koly s pneumatikami o rozměru 445/65 R 22,5“ a zbylé dvě hnací nápravy mají kola s pneumatikami o rozměru 315/80 R 22,5“.

Díky standardnímu rozvoru náprav (1 až 3) 5450 mm původního podvozku nebylo třeba pro dodržení celkové délky podvozku 10 750 mm a celkové délky vozidla 13 400 mm žádné další konstrukční úpravy.

Speciální stavební nástavba v podobě mobilního čerpadla betonových směsí využívá ke kladení směsi ramena dlouhého 60 metrů sestaveného ze šesti segmentů. První tři jsou vyrobeny s vysokopevnostní oceli, vrcholové tři potom z lehkého kompozitního materiálu – odtud plyne typové označení nástavby Carbotech. Světlý průměr kladeče betonévé směsi je 125 mm. Čerpadlo HP1808ECX disponuje pracovním tlakem 83 bar, který je zárukou položení 180 kubíků betonové směsi během jedné pracovní hodiny. K ovládání nástavby slouží tzv. Smartronic Machine Management System s mnoha potřebnými a praktickými funkcemi, jejich výkony a hodnoty jsou zobrazovány na LCD displeji. ■

ČTYŘNÁPRAVOVÉ ŠASI s originálním typovým označením Mercedes-Benz Arocs 4151 K 8x4/4 prošlo zásadní konstrukční koncerzí. Přibyla pátá, vlečená náprava s elektro-hydraulickým systémem řízení a pneumatickým systémem zvedání a odpružení.

Text: **-ZmZ-**, foto: **archiv**

BEZPEČNOST je jejich doménou

Bezpečnost patří mezi základní hodnoty značek společnosti Daimler. Koncern je již po desetiletí průkopníkem v oblasti bezpečnostních a asistenčních systémů.

Všechny druhy vozidel – od nákladních a lehkých užitkových vozidel Mercedes-Benz až po autobusy divize Daimler Buses – disponují v závislosti na příslušném druhu provozu veškerými aktuálně dostupnými bezpečnostními a asistenčními systémy.

Většina systémů pochází z vlastního vývoje a slavila světovou premiéru ve vozidlech Mercedes-Benz. Do produktů značek koncernu Daimler jsou montovány již dávno předtím, než je začne předepisovat legislativa, nebo dokonce ještě dřív, než se o takové povinné výbavě vůbec začne uvažovat.

DŮSLEDNĚ DLE REALITY

Vývoj bezpečnostních systémů koncernu je totiž vždy orientován prakticky s ohledem na reálný průběh nehod.V neposlední řadě k tomu přispívá interní výzkum nehod užitkových vozidel. Daimler urychluje vývoj novými a jedinečnými asistenčními systémy,

KONCERN DAIMLER včleňuje elektronické asistenční systémy do všech kategorií vozidel, které produkuje.

KONCERN DAIMLER svým přístupem k vývoji a implementaci elektronických asistenčních systémů prakticky stanovuje nové trendy v této oblasti.

ERGONOMIE interiéru vozidel je jedním z oborů, kterému se věnuje základní pozornost konstruktérů.

Vozidla koncernu Daimler jsou na předním místě také co se týče BEZPEČNOSTI PROVOZU.

jako je například asistent pro odbočování u nákladních vozidel divize Mercedes-Benz Trucks. Ambiciózním cílem je realizace vize jízdy bez nehod. Vývoj počtu nehod ukazuje, že se k tomuto cíli blížíme krok za krokem.

PŘEDCHÁZET NEHODÁM

Daimler přistupuje k bezpečnosti komplexně. Bezpečnost tak není koncipována pouze s jednostranným cílem minimalizovat následky po nehodě. Daimler se místo toho soustředí na to, aby k nehodám pokud možno vůbec nedocházelo. Maximální bezpečnost je totiž rovna předcházení nehodám, především s ohledem na užitková vozidla, jejichž hmotnost je v porovnání s osobním vozem, či dokonce chodcem nebo cyklistou, mnohonásobně vyšší. Proto cítí vývojáři společnosti Daimler zodpovědnost ve smyslu partnerské ochrany v silničním provozu.

Předcházení nehodám začíná již u řidiče, jeho kondiční bezpečnosti a komfortu, jeho pracoviště a bezpečného ovládání vozidla. Nákladní vozidla, autobusy a lehké užitkové vozy Daimler jsou proto vědomě koncipovány jako „automobily pro řidiče“: Svým ovládáním a komfortem, pohonem a jízdními vlastnostmi vycházejí ve všech svých charakteristikách vstříc řidičům a usnadňují jim náročný úkol. To je zásadním důvodem, proč jsou nákladní vozidla, autobusy a lehké užitkové vozy značek koncernu Daimler mezi svými uživateli tak oblíbené a v nezávislých zákaznických průzkumech obsazují vždy nejvyšší místa.

Daimler navíc podporuje řidiče všech druhů vozidel vysoce specializovanými kurzy bezpečné jízdy. Profesionální školení naučí řidiče rychle a uvážlivě reagovat v nebezpečných situacích. Finální zodpovědnost má totiž vždy řidič. Asistenční systémy zůstávají i při automatizovaných zásazích tím, čím v doslovném slova smyslu jsou: asistenty, kteří podporují řidiče.

BEZPEČNOSTNÍ TECHNIKA SE VYPLÁCÍ

Na bezpečnost je speciálně u užitkových vozidel kladen navíc ještě jeden požadavek: musí se vyplácet. Systémy, které se vyplácejí, jsou zákazníky dobře přijímány. A cíleně použitá bezpečnostní technika se vyplácí: nákladní vozidlo, autobus nebo lehký užitkový vůz, který dojede do cíle bez nehody, se vyhýbá prostojům v servisu a nevznikají žádné náklady na opravy, ani případně vyšší náklady na pojištění. Pojišťovny zároveň oceňují výbavu bezpečnostními systémy slevami na pojistném.

BEZPEČNOST NA MÍRU

Na bezpečnostní techniku je zároveň zapotřebí nahlížet individuálně vzhledem k velmi heterogenním provozním podmínkám užitkových vozidel. Nákladní vozidla, autobusy a lehké užitkové vozy nelze „dávat všechny do jednoho pytle“, protože vyžadují odlišné bezpečnost- ›››

BLIND SPOT ASSIST je jedním ze systémů podporujících bezpečnost provozu těžkých nákladních vozidel.

KOLIZE mnohatunového vozidla s chodcem či cyklistou, jehož vlastní hmotnost je vůči hmotnosti silniční soupravy zanedbatelná, může být téměř stoprocentně fatální.

VIDĚT TO co je za vozidlem a kolem něho – to je zásadní podmínka k vysoké míře bezpečnosti provozu.

1 2

4 5

ní a asistenční systémy. To platí i v rámci jednotlivých druhů vozidel. Nákladní vozidla pro dálkovou dopravu se pohybují v jiném prostředí než vozidla pro rozvážkovou dopravu. Také městské a dálkové autobusy mají proto z technického hlediska málo společného. V kategorii lehkých užitkových vozů splňuje jedno a to samé vozidlo nejrůznější požadavky řemeslníků a kurýrních služeb, cestovatelů s obytnými vozidly i provozovatelů linkové osobní dopravy.

Inženýři divizí Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans a Daimler Buses proto vyvíjejí velmi specifickou bezpečnostní techniku pro každý jednotlivý druh vozidel a jejich účel využití. Několik z mnoha příkladů: velmi vyspělý Active Brake Assist 3 je dokonalým asistentem pro nouzové brzdění nákladních vozidel pro dálkovou dopravu a dálkových autobusů. Nový asistent pro odbočování je dokonale koncipován pro podporování řidičů nákladních vozidel při změně jízdního pruhu na dálnici a při odbočování ve městě. Nový systém řízení úhlu „zalomení" ATC se zase osvědčuje jako jedinečný bezpečnostní prvek speciálně u kloubových autobusů. Lehké užitkové vozy s hvězdou jezdí bezpečně s asistenčními systémy, které jsou střiženy

***BRAKE ASSIST SYSTEM** je jedním z důkazů, že to s bezpečností provozu na silnicích myslí koncern Daimler opravdu vážně.*

3

6

1 **CELÁ SADA** elektronických asistenčních systémů je zaměřena na zcela specifický druh provozu – tažení přívěsných vozíků.

2 **SPRÁVNĚ ULOŽENÝ** a zabezpečený náklad je základem efektivní a bezpečné jízdy.

3 **JAK AUTOBUSY,** tak nákladní či osobní vozidla značek patřících do koncernu Daimler těží z koncernového vývoje bezpečnostních systémů.

4 **JÍZDA S PŘÍVĚSNÝM VOZÍKEM** má svá specifika a těm je třeba podřídit nejen styl jízdy, ale též využití elektronických asistenčních programů.

5 **ZADNÍ KAMERA** přenášející obraz ze zadní polosféry vozidla je velmi užitečná.

6 **BEZPEČNOSTI PŘEVÁŽENÉHO NÁKLADU** je věnována v koncernu Daimler vysoká míra pozornosti.

na míru a mezi něž patří asistent pro jízdu v bočním větru, systém preventivní ochrany cestujících PRE-SAFE® a asistent pro prevenci nehod Collision Prevention Assist.

SYNERGIE KONCERNU

Náskok vozidel koncernu Daimler ve všech oblastech bezpečnosti není náhodný. Velkou výhodou jednotlivých úseků a divizí je to, že vývoj nákladních vozidel, lehkých užitkových vozů, autobusů a také osobních vozů je propojen vzájemně mezi sebou i s centrálním koncernovým vývojem. Každá divize tak může využívat zkušenosti a plody vývoje ostatních divizí.

Příklad: na jaře 1995 byl v modelu Mercedes-Benz třídy S poprvé na světě zařazen do sériové výroby elektronicky řízený stabilizační systém ESP. Jen o několik let později následovala nákladní vozidla, lehké užitkové vozy a autobusy s výrazně komplexnějšími verzemi tohoto systému, které zohledňují také rozmanitost variant vozidel s různými rozvory, konfiguracemi náprav, nástavbami a zatížením vozidla. ESP se tak používá v praxi již 20 let a řadu let už patří ke standardní součásti výbavy.

ZAJÍMAVÝM PRAVIDLEM je, že bezpečnostní systémy se do konstrukce vozidel z koncernu Daimler dostávají daleko dříve, než je to legislativně nutné.

VLASTNÍ ANALÝZA NEHOD

Bezpečnostní a asistenční systémy nejsou samoúčelné. Vývojoví inženýři proto dostávají podpůrné informace z interních analýz nehod užitkových vozidel. Odborníci již 45 let zkoumají skutečné nehody nákladních vozidel Mercedes-Benz. Dostaví se k téměř každé těžké nehodě, jejímž účastníkem je nákladní vozidlo s hvězdou a nezávisle na znalcích uskuteční vlastní výzkum nehody.

Již jedenáct let jsou navíc nehody dokumentovány a vyhodnocovány v databázi nehod užitkových vozidel, která zahrnuje všechny značky. Tato práce tvoří důležitý základ pro systémový vývoj v oblasti aktivní a pasivní bezpečnosti – zde se jedinečným způsobem spojuje know-how společnosti a orientace na praxi. ■

KREATIVITA UMĚLCŮ nezná hranic, mnohdy bývá nadčasová a někdy dokonce sděluje takovou pravdu, kterou nechceme právě slyšet.

Pokreslený kamion

Text: **Milan Olšanský,** foto: **archiv**

„Navrhni si kamion a proslav se.“ Soutěže se většinou konají proto, aby se prosadili ti nejlepší. Dát šanci mladým výtvarníkům s neotřelými návrhy je zcela legitimní a všeobecně pozitivně chápaná aktivita.

NEZBÝVÁ než věřit, že zrovna řidiče tohoto kamionu migranti letos nenapadli, nerozebrali mu zámky nákladového prostoru a neusadili se v něm při své nelegální cestě za ekonomicky lepším životem např. ve Velké Británii či Německu nebo severských zemích.

Od února letošního roku šest měsíců brázdila nejfrekventovanější silnice Čech a Evropy silniční souprava dálkové kamionové dopravy, prezentující na návěsu vítězný návrh soutěže „Navrhni si kamion a proslav se“. Denně tak mohlo mít možnost vítězný návrh vidět až 70 000 lidí, každý měsíc souprava najela více než 10 000 km.

Druhý ročník soutěže „Navrhni si kamion a proslav se“ organizovaný společností ADTRUCKS, s.r.o. byl určen studentům, grafikům, kreativcům, ale i fanouškům a jeho cílem bylo zapojit do outdoorové reklamy mladé lidi, kteří mají originální a neotřelý pohled na reklamu a marketing. Ve dvou kategoriích „Propagace tvé vlasti“ a „Produktová reklama“ se utkalo více jak 200 grafických návrhů návěsů. Vítězem kategorie „Produktová reklama“ a současně celkovým vítězem se stala Nikola Scherhauferová se soutěžním návrhem „Magna.“

DŮKAZ, jak krutá či dokonce trefná může být pravda v grafickém vyjádření a jak moc záleží na čase a úhlu pohledu, ze kterého se na ni díváme!

ZÁLEŽÍ NA SITUACI

Vítězný návrh sl. Scherhauferové je svým způsobem důkazem tvrzení: „šedá je teorie a zelený je strom života“. Možná, že ještě v únoru tohoto roku, kdy zmíněná soutěž vrcholila, to tak nevypadalo, ale dnes, po šesti měsících přívalu především ekonomických utečenců vydávajících se za oběti čehokoliv protihumánního, odehrávajícího se v jejich domovských krajinách, působí vítězný návrh až možná výsměšně. Vlastně dokonale dokumentuje to, co se odehrává na evropských silnicích. Utečenci berou útokem kamiony, například v hraničním městě Calais. Rozlamují zámky, prořezávají plachty a snaží se všemožně dostat do nákladového prostoru či se umístit na jiném místě soupravy, jen aby mohli nelegálně proniknout dalšími hranicemi států EU. Soucitu je třeba, to je neoddiskutovatelné, ale stejně tak je třeba chránit bezpečnost, a to nejen řidičů na silnicích.

Vítězný návrh soutěže se tak, paradoxně a v rámci pohnuté doby, stal reklamou na jedné straně na ohrožování bezpečnosti řidičů dálkové dopravy a na druhé straně na nelegální převážení migrantů přes hranice EU a jejich jednotlivých států.

Život tropí hlouposti – původní, jistě zcela bohulibá myšlenka, se dostala v rámci celosvětového překotného vývoje do sociální vývrtky. I to se stává. ■

Rozumíme Vašim plánům. Přijďte je probrat s našimi odborníky na operativní leasing nástavbových aut.

V GE Money Leasing Vám poskytneme:

- flexibilní financování vozu bez starostí se servisem, údržbou a administrativou
- smlouvu s délkou trvání 24–60 měsíců
- výběr z několika variant operativního leasingu – od prostého financování až po full service

Z naší nabídky operativního leasingu nástavbových vozů vybíráme: | MAN TGL 12.250 4x2 BL |
Specifikace: XL – vysoká kabina, barva modrá, střešní spoiler, palivové nádrže 2x180l, příprava pro závěsné zařízení, převodovka ZF 9S-1310 OD, 2 lůžka, chladicí box, klimatizace, vzduchové topení, valníková nástavba GTS s nezávislým (3stranným) shrnováním boků plachty a střechy na 18 palet.

Kontakty: Tomáš Fišer, tel.: 724 793 355, e-mail: tomas.fiser@ge.com
Petr Fučík, tel.: 725 826 480, e-mail: petr.fucik@ge.com

www.truckoperate.cz | infolinka 800 181 800

GE Money Leasing

Snáď by bolo lepšie povedať šestnásťkolka, lenže keď tie kolesá naozaj spočítame, je ich vlastne dvadsať. Takže najpresnejšie bude – osemnápravový špeciálny podvozok určený pre dostavbu na mobilnú vrtnú súpravu.

Text: **Milan Olšanský**
foto: **archív**

Stonožka z Kopřivnice

To, že sú v automobilke Tatra Trucks špecialisti na špeciály, je dostatočne známe. Rovnako aj, že už dávno vyrába štvornápravové, päťnápravové a dokonca aj šesťnápravové vozidlá, či ich podvozky k dostavbe.

Ani vrtné súpravy na podvozkoch Tatra nie sú raritou. Podvozky modelového radu TERRN01 so štyrmi či piatimi nápravami v konfigurácii pohonu 8x8, resp. 10x8 s vŕtacími nadstavbami, našli svojich zákazníkov napríklad v Austrálii. Dokonca je tiež dostatočne dlho známe, že značka Tatra dokáže aj tzv. One Engine Truck, čiže špeciálne vozidlo s jedným motorom, ktorého výkonové parametre a fyzické schopnosti sú využívané ako pre samotný pohon vozidla, tak aj ako hnacia sila pre príslušnú nadstavbu.

TRADÍCIA ŠPECIÁLOV

Spomeňme si len na vlaňajší rok, kedy pod výrazným tlakom americkej bubliny o efektívnej ťažbe tzv. bridlicového plynu, prípadne bridlicovej ropy, sa jeden zo zámorských zákazníkov zaujímal o špeciálny plnepohonný podvozok T 815-7 10x10 v konfigurácii s jedným motorom pre pohon vozidla aj frakovacieho čerpadla. Vznikol zaujímavý automobil Percheron, ktorého dvanásťvalec MTU dosiahol oslnivý výkon 1765 kW / 2400 k a ešte oslnivejší krútiaci moment 14 000 Nm a bol schopný bezpečne poháňať čerpadlo aj automobil. A to predovšetkým vďaka tomu, že v momente prepnutia prídavnej prevodovky do módu na pohon podvozku, bol jeho výkon automaticky obmedzený elektronikou na nejakých 515 kW / 700 k. Chytré a efektné riešenie (pozri Trucker č. 5 / 2014 – Frakovací Percheron, autor Milan Olšanský). K podobnému riešeniu sa v automobilke Tatra Trucks a.s. uchýlili aj pri stavbe zatiaľ najdlhšieho a najťažšieho podvozku pre najťažšie nákladné vozidlo svojej histórie. Samotná stavba osemnápravového podvozku modelového radu T 815-7 zabrala v prototypovej dielni v Tatre zhruba pol roka. Dvakrát tak dlhú dobu si však vyžiadali rokovania a ladenie špecifikácií nového výrobku so zákazníkom z Nemecka.

Ostatne spoločnosť Streicher Drilling Technology, ktorá má podvozok osadiť na vrtnú súpravu, pôvodne hovorila o sedemnápravovom podvozku. Potom si však

„TATROVÁCKA koncepcia automobilu“ je úplne špecifický konštrukčný útvar, ktorý stavia na vysokej odolnosti chrbticového rámu proti namáhaniu v krútiacom momente a ohybe. Nezávisle zavesené a odpružené poloosi sú zárukou dokonalej trakcie v teréne.

PODVOZOK je síce vybavený len pohonom kolies štyroch náprav, ale za istých okolností možno neplne pohonné nápravy vymeniť za poháňané a podvozok či vozidlo môže byť razom plnepohonné.

NÍZKA KABÍNA (séria T 815-7) je z dôvodu zástavby motora posunutá o 200 mm dopredu a o 50 mm nižšie než je štandardná poloha pri vozidlách a podvozkoch príslušnej modelovej rady.

AJ TAKÁ „STONOŽKA" dokáže zdolať špeciálnu vozovku plnú zákrut na firemnom polygóne.

všetko ešte raz prerátali a zistili, že je potrebný podvozok trocha vyššej nosnosti než pôvodne dopytovali. A tak sa pôvodný sedemnápravový podvozok prerodil v osemnápravový. Vďaka tomu, že v Kopřivnici dávno používajú na konštruovanie špeciálov a zákazníckych vozidiel tzv. modulárnu metódu (podobnou skutočnosťou sa najviac chváli jeden zo švédskych konkurentov, ktorý si však k podobným konštrukciám špeciálov ani zďaleka načuchne), ktorej trefne, ale neoficiálne, hovoria TATRA LEGO, nebol to až zas taký problém.

VÝHODNÁ KONCEPCIA PODVOZKU

Chcete päťnápravový, šesťnápravový alebo podvozok ešte o dve nápravy bohatší? Pre Tatru to vďaka tzv. tatrováckej koncepcii vozidla prakticky nie je problém. Chrbticová rúra s hrúbkou steny 7,5 mm, resp. 12,5 mm u medzikusov určených pre podvozky 8x8 a dlhšia, je natoľko odolná proti namáhaniu v krútiacom momente a ohybe, že znesie taký rázvor, ktorý je pre terénne vozidlá klasickej koncepcie nemysliteľný. Dôkazom sú už desať rokov vyrábané modely T 815-6MWR8T 10x10.1R, napr. pre ruský projekt Motovilicha, alebo T 815-6MWR8T 12x12.1R napr. pre indický projekt Brahmos, ktoré majú medzi druhou a treťou nápravou rázvor celých 5000 mm!!! Ako študijnú literatúru odporúčam knihu: Tatra – Nákladné automobily z roku 2007, Dodatok str. 575 a ďalej, autor Milan Olšanský. »»

INZERCE

Goldhofer

ROKOVANIA so zákazníkom a technická špecifikácia zabrala celý jeden rok, dvakrát viac než samotná výroba.

SAMOTNÁ VÝROBA osemnápravového podvozku zabrala dobrého pol roka.

PRE VYJDENIE osemnásťmetrového podvozku stojí za to angažovať aspoň jedného navádzača.

PODVOZOK vznikol predovšetkým v prototypovej dielni spoločnosti Tatra Trucks a.s.

Podvozok, zatiaľ posledného a najdlhšieho špeciálu T 815-7, má teda celkom osem náprav a je v konfigurácii pohonu 16x8 (neplnopohonnosť je zaistená štandardným opatrením známym z mnohých iných vozidiel Tatra). Usporiadanie hnacieho traktu však umožňuje, aby malo vozidlo poháňané všetky nápravy, tzn. 16x16. Prvé tri nápravy sú odpružené pneumaticky, majú nosnosť 10 t a sú riaditeľné. Prostredná dvojnáprava je odpružená kombináciou vzduchových vakov a listových pier – teda systémom KING FRAME – s nosnosťou až 16 t podľa použitých pneumatík a požadovanej maximálnej rýchlosti (v tomto prípade je možné maximálne zaťaženie 14,7 t). Posledná trojica náprav je opäť riaditeľná a opäť odpružená pneumaticky, každá náprava má nosnosť 10 t. Riadenie zadných náprav je hydraulické s elektronickým riadením od holandského výrobcu VSE s väzbou na natočenie predných kolies. Rázvory medzi jednotlivými nápravami sú 2150 mm, 2150 mm, 2860 mm, 1450 mm, 2150 mm, 1650 mm a 1650 mm. Na všetkých riadených nápravách sú pneumatiky rozmeru 385/65 R 22,5,‘ v jednomontáži, na prostrednej dvojnáprave sú potom pneumatiky rozmeru 315/80 R 22,5, v dvojmontáži. V tejto konfigurácii je celková technicky prípustná hmotnosť vozidla 86,4 t, resp. až 92 t pri voľbe pneumatík zodpovedajúceho rozmeru.

JEDEN MOTOR PRE VŠETKO

K pohonu podvozku najväčšieho špeciálu slúži kvapalinou chladený vidlicový 12 valcový motor Caterpillar C-32 Tier II (podľa legislatívneho opatrenia sú motory s maximálnym výkonom nad 560 kW oslobodené od plnenia emisných noriem) so zdvihovým objemom 321 s maximálnym výkonom 839 kW / 1132 k a krútiacim momentom 5143 N.m. Vysoký výkon motora je potrebný iba pre pohon vrtnej súpravy. V prípade pohonu vozidla je výkon a krútiaci moment motora elektronicky znížený zhruba na polovicu.

Na motor nadväzuje šesť stupňová automatická prevodovka Allison 8610 MR s retardérom. Prostredníctvom spojovacieho

ZADNÚ ČASŤ pomocného rámu si dodala nemecká spoločnosť sama.

NA KONCI AUGUSTA, 17. 8., bol najdlhší podvozok T 815-7 pomocou dvoch žeriavov naložený na podvalník a vyexpedovaný k zákazníkovi do Nemecka.

POTOM ČO V NEMECKU osadia vrtnú súpravu, bude celé vozidlo homologizované čoby pracovný stroj schopný prevádzky po nemeckých cestách.

hriadeľa je hnací moment prenášaný do tzv. „distribučnej" prídavnej prevodovky (pozri projekt Percheron), opatrenej radením pohonu buď vrtnej súpravy (plný výkon motora) s výstupom v hornej časti prevodovky, alebo pohonu vozidla (znížený výkon motora) s výstupom v spodnej časti prevodovky.

Spodný výstup je opäť prostredníctvom spojovacieho hriadeľa prepojený na druhú prídavnú prevodovku (štandardné pre rad Phoenix s prevodovkou Allison), integrovanú už v nosnej rúre podvozku, kde je hnací moment distribuovaný prostredníctvom deliča a medzinápravových diferenciálov na kolesá permanentne hnaných náprav – 1., 2., 4. a 5.

Obe prídavné prevodovky sú vlastnej konštrukcie Tatra so skriňami a ďalšími komponentmi, vychádzajúcimi zo štandardných prevodoviek, určených pre sériové vozidlá modelových radov Tatra 815-7 a Tatra 158 Phoenix. Pre chladenie motora, prevodovky a hydraulických okruhov sú za kabínou po oboch stranách vozidla umiestnené dva chladiace bloky, každý s hydraulicky poháňaným ventilátorom.

Vozidlo je osadené štandardným prevedením kabíny Tatra 815-7 so sedadlom vodiča a spolujazdca. Kabína je tentoraz nesklopná a oproti štandardným autám je – vzhľadom k požadovanej limitnej výške a s ohľadom na zástavbu motora – posunutá o 200 mm dopredu a 50 mm dole.

Celková dĺžka vozidla, vrátane rámu, je 18 080 mm, výška cez kabínu 2490 mm a šírka 3000 mm. Obrysový polomer zatáčania je 15,5 m, stopový 14,3 m. Podvozok bol zatiaľ dodaný do spomínanej nemeckej firmy. Po zástavbe vrtnej súpravy bude vykonaná homologizácia, tak, aby sa vozidlo mohlo prevádzkovať v kategórii „pracovný stroj" na nemeckých cestách. ■

INZERCE

Text: **Milan Olšanský,** foto: **archiv**

KONVOJ vozidel UN/WFP s obrněncem v čele.

Pro světový potravinářský program

Společnost Renault Trucks pokračuje v podpoře Světového potravinového programu (SPP), která začala v roce 2012. Následující tři roky navštíví dobrovolníci z Renault Trucks pobočky SPP v centrální a západní Africe.

DOBROVOLNÍCI z automobilky Renault Trucks školí řidiče a administrátory v afrických zemích.

WFP je jednou z mála možností jak, nasytit hladovějící v místech vleklých konfliktů a sociálních průšvihů.

SPOLEČNOST Renault Trucks spolupracuje s WFP (World Food Programme) již nějaký ten rok. ▶

Dobrovolníci ze společnosti Renault Trucks budou v centrální a západní Africe školit jeho místní pracovníky Světového potravinářského programu (SPP) ve správné údržbě nákladních vozidel, správě vozového parku a vedení dílny.

SPOLUPRÁCE

Renault Trucks poskytl v roce 2012 Světovému potravinovému programu (SPP), který je součástí organizace Spojených národů (OSN) a jehož posláním je zajistit potravinovou pomoc do nejchudších oblastí světa, mobilní tým školitelů, který působil v zemích východní Afriky. Dnes dobrovolníci z Renault Trucks školí mechaniky SPP v centrální a západní Africe ve správné údržbě nákladních vozidel, která zajišťují, často v extrémních podmínkách, dopravu potravinové pomoci co nejblíže lidem v nouzi. Součástí tohoto partnerství je také školení na správu vozového parku a vedení dílny.

KLÍČ K PŘEŽITÍ

„V nejchudších oblastech světa je nákladní vozidlo mnohdy klíčovým prostředkem při dopravě potravin lidem, kteří je nejvíce potřebují. Renault Trucks poskytuje v Africe svoji technickou podporu, čímž pomáhá zajišťovat maximální provozuschopnost vozidel a hladké fungování každodenních činností v rámci SPP,“ vysvětluje **Julie Marconnet**, zodpovědná za sponzoring značky Renault Trucks.

Dobrovolníci z Renault Trucks chtějí v příštích třech letech předat své znalosti a zkušenosti pracovníkům SPP v těchto zemích: Demokratická republika Kongo, Středoafrická republika, Ghana, Sierra Leone, Libérie, Čad a Uganda. Během jedenácti školení budou využívat Renault Kerax 6x6, který byl pro tyto účely přestaven na mobilní školící dílnu.

Do konce roku 2017 pak Renault Trucks proškolí v rámci Světového potravinového programu celkem 150 mechaniků, vedoucích dílen, vedoucích vozových parků a školitelů. ■

SVĚTOVÝ POTRAVINOVÝ PROGRAM

V ROCE 2014:

- ✔ 80 miliónů osob zásobeno jídlem v 82 zemích
- ✔ 3,2 miliónů tun poskytnuté potravinové pomoci
- ✔ 5000 nákladních vozidel, 70 letadel a 20 lodí

Nový Transporter. K dispozici v největším počtu provedení ve své třídě a s technologií BlueMotion v základní výbavě.

Správná volba pro libovolnou práci. Transporter je vybaven nejnovější a nejúspornější generací motorů a nabízí mimořádně nízkou spotřebu. Zaujme vybroušeným designem a také unikátní volitelnou kombinací pohonu všech kol 4Motion a automatické převodovky DSG.
Ve více než 500 provedeních s různými druhy karoserie, různým rozvorem kol, výškou střechy či typem zadních dveří si vždy vyberete takový model, který bude dokonale vyhovovat Vašim potřebám.
Nový Transporter. Více než jen dodávka.

Užitkové vozy

Na obrázku model s příplatkovými doplňky. Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu Transporter: 5,4–9,1 l/100 km, 143–219 g/km.

GPS
ODPOČÍVADLO EXIT 216 U D1
49°11´29.768´´N 16°52´43.819´´E

Text: A. Ingols, foto: autor

Zastavení u D1

PŘÍJEZD OD DÁLNICE

PŘÍJEZD OD ROUSÍNOVA

Exit 216
cca 267 m n.m.

Parkoviště u motorestu Bonaparte

Exit 216 propojuje dálnici D1 se silnicí třetí třídy označenou 0476. Ta silnice začíná v nedalekém, něco přes kilometr vzdáleném, městě Rousínov, mimoúrovňově křižuje dálnici a míří do Slavkova.

VJEZD DO AREÁLU

PŘED ČERPAČKOU

NÁJEZD K PARKOVIŠTI

Ještě před křížením s dálnicí se z ní dá vpravo odbočit do poměrně rozsáhlého areálu, který obsahuje výše zmíněný motorest, parkoviště pro asi dvanáct nákladních souprav, několik sekcí stání pro osobní automobily, čerpací stanici PHM včetně LPG a autocentrum s pneuservisem, myčkou aut i pro nákladáky, prodejnou autokosmetiky a nápojovým automatem.

Areál je to pěkný a dobře udržovaný, ale na rozdíl od podobných, je trochu obtížnější "nalézt k němu cestu" – při jízdě po dálnici jsem žádnou informaci o jeho existenci nezaregistroval.

PARKOVIŠTĚ NÁKLADÁKŮ

MĚSTO ROUSÍNOV

Prakticky po celé dvacáté století dominovala v Rousínově výroba nábytku, která vyvrcholila v šedesátých letech, kdy UP závody zaměstnávaly kolem 3000 zaměstnanců a vyráběly proslulý sektorový nábytek UNIVERSAL. Zajímavým vývojem prošla i firma "Lepil", původně vyrábějící hospodářské povozy, později karoserie, po roce 1945 i automobily; v novější době, již se zcela jiným názvem, byla známá například přestavbami autobusů KAROSA ŠM 11 na poštovní vozy či pojízdné knihovny.

MOTOREST S VYHRAZENÝM PARKOVIŠTĚM PRO NÁVŠTĚVNÍKY.

FRANTIŠEK SUŠIL (*14. 6. 1804, †31. 5. 1868)

Místní rodák, teolog, kněz, překladatel, spisovatel, básník, lingvista a muzikolog. Již jako student začal sbírat lidové písničky, vytrval v tom celý život a tak shromáždil 2361 skladeb. Kromě toho překládal klasické autory, sám psal básně a byl profesorem na teologickém ústavu v Brně. V Rousínově má památník a je po něm pojmenováno hlavní náměstí a základní umělecká škola. ■

PAMÁTNÍK FRANTIŠKA SUŠILA.

POJÍZDNÉ I PARKOVACÍ PLOCHY JSOU KVALITNÍ.

KLÍČE od nových vozidel slavnostně předal jednatel a generální ředitel společnosti MAN Truck and Bus Czech Republic s.r.o. pan Ing. Jochen Modl (vlevo) do rukou místopředsedy představenstva dopravní společnosti C.S. CARGO pana Mgr. Petra Lánského.

Tahače MAN do flotily C.S. CARGO

Jičín, 12. 8. 2015: První silniční tahače značky MAN pořídila a převzala dopravní společnost C.S. CARGO.

Text: **Milan Olšanský,** foto: **archiv**

Rozšířila tak svoji, více než pět set nákladních vozidel čítající, flotilu. Tahače modelové řady MAN TGX 18.440 EfficientLine 2 doplní vozový park, který je nasazen ve prospěch jednoho z významných zákazníků dopravní společnosti C.S. CARGO, Plzeňského pivovaru.

„Tahače v soupravách s návěsy značky Krone budou zajišťovat především vnitrostátní dopravu. Počítáme s nájezdem cca 120 000 km ročně," říká pan **Josef Blažek**, manažer dopravy ve společnosti C.S.Cargo a.s. *„Tahače MAN TGX EfficientLine 2 jsme měli možnost v rámci projektu společnosti MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o. provozovat celý jeden měsíc dle našich potřeb. Ověřili jsme si, že jde o vozidla, která vyhovují nejen všem našim požadavkům, ale nesou sebou též vysokou efektivitu provozu,"* dodává pan Blažek.

„Tahače MAN, speciálně modelové řady TGX EfficientLine 2, jsou pro nás zajímavé a pro naši dopravní společnost výhodné, a to především z pohledu nízké spotřeby pohonných hmot. V rámci provozu těžkých nákladních vozidel obecně, a tahačů silničních souprav speciálně, jsou náklady na pohonné hmoty opravdu výraznou položkou dosahující 35 % až 40 % celkových nákladů vyjádřených koeficientem TCO. Balíček technických a konstrukčních opatření shrnutých pod názvem EfficientLine 2 je pro nás jedním z hlavních důvodů proč jsme pořídili do společnosti C.S. CARGO tahače MAN TGX," osvětlil důvody výběru tahačů MAN TGX EfficientLine 2 **Mgr. Petr Lánský**, místopředseda představenstva společnosti C.S. CARGO.

Nová vozidla MAN TGX 18.440 EfficientLine 2 se stala součástí vozového parku společnosti C.S. CARGO, která provozuje v České republice pět stovek nákladních vozidel a silničních souprav. V rámci koncernu má ještě dvě stě osmdesát nákladních vozidel na Slovensku a zhruba sto v Polsku.

Nové tahače MAN TGX 18.440 EfficientLine 2 převzal v areálu dopravní společnosti C.S. CARGO v Jičíně z rukou jednatele a generálního ředitele společnosti MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o. pana **Ing. Jochena Modla** místopředseda »»

TAHAČE MAN TGX 18.440 EfficientLine 2 rozšířily vozový park dopravní společnosti C.S. CARGO v segmentu obsluhy významného zákazníka Plzeňské pivovary.

- ✔ **Nové tahače MAN ve vozovém parku významné dopravní společnosti**
- ✔ **Vysoká efektivita provozu tahačů MAN TGX EfficientLine 2**
- ✔ **Sofistikované funkce a elektronické asistenční systémy**

SILNIČNÍ TAHAČE MAN s balíčkem technických opatření EfficientLine patří k tomu nejlepšímu a nejhospodárnějšímu, co dnes automobilový průmysl v segmentu těžkých nákladních vozidel nabízí.

NOVÉ FUNKCE HNACÍHO TRAKTU

Vozidla MAN s převodovkou MAN TipMatic 2 využívají moderní systém řazení, který je vybaven novými funkcemi podporujícími špičkovou efektivitu provozu.

SPEED SHIFTING (zrychlené přeřazování): Mezi třemi nejtěžšími převodovými (10., 11. a 12) převodovka MAN TipMatic 2 přeřazuje rychlejším tempem. Například při jízdě do kopce převodovka zrychleně řadí převody dolů, a to znamená kratší přerušení dodávky točivého momentu a tedy i určitou úsporu paliva.

EFFICIENTROLL: Nová funkce převodovky je předurčená pro jízdu na dálnicích a na úsecích cest s mírným klesáním. Aktivuje se automaticky – přičemž systém rozpojí motor a převodovku – a nechá vozidlo tzv. „rolovat" bez toho, aby motorová brzda zpomalovala tempo jízdy. To umožňuje přenést dynamiku a hybnou sílu z jízdy z kopce dolů i na rovinku nebo do následujícího stoupání. Dokonce i na úsecích zdánlivě rovných se dá šetřit palivo, protože systém EfficientRoll nezávisle na řidiči reaguje i na mírný sklon. Jakmile tahač zrychlí na zadanou nebo povolenou rychlost, převodovka je automaticky zapojena do pohonného řetězce.

Převodovka MAN TipMatic 2 též samočinně přeřadí, když řidič brzdí nebo akceleruje nebo pokud tempomat zrychluje vozidlo, aby byla dodržena zadaná rychlost jízdy.

JÍZDA NA VOLNOBĚŽNÉ OTÁČKY: Tato funkce využívá vysoký točivý moment motoru v nízkých otáčkách, čímž poskytuje větší komfort při pomalé jízdě a zároveň přispívá k úsporám paliva, například při hustém provozu s častým zastavováním a rozjížděním nebo při projíždění kruhových objezdů. V takových situacích vozidlo pokračuje v pohybu na volnoběžné otáčky motoru, pokud řidič nezabrzdí.

NA PALUBNÍ DESCE je kromě jiného zobrazována též úroveň hospodárnosti provozu.

představenstva dopravní společnosti C.S. CARGO pan **Mgr. Petr Lánský.**

VYSOKÁ EFEKTIVITA PROVOZU

Ve vozidlech MAN TGX s označením EfficientLine, která jsou od samotného počátku konstruovaná s ohledem na ekonomiku spotřeby paliva a provozu obecně, má společnost MAN Truck & Bus jednoznačně nejúspěšnější modely na současném automobilovém trhu. Od doby, kdy byla tato vozidla poprvé uvedena do nabídky, našla více než tři desítky tisíc spokojených zákazníků.

MAN pro modelový rok 2015 kompletně přepracoval své, již tak velmi úspěšné, motory MAN D26. Vybavil je systémem TopTorque, který zajišťuje navýšení maximálního točivého momentu v rámci dvou posledních nejtěžších převodů o 200 N.m. Toto opatření, podobně jako zvýšení převodového čísla celého hnacího traktu, zajišťuje dosažení dlouhodobě vynikající spotřeby pohonných hmot.

Vozy MAN TGX EfficientLine 2 mohou být vybaveny tempomatem EfficientCruise, který využívá informace systému GPS (tzv. předvídavý tempomat): systém mapuje trasu před vozidlem prostřednictvím informací GPS – zjišťuje a analyzuje blížící se stoupání a klesání, přizpůsobí rychlost vozidla tak, aby takové úseky projelo s co možná nejnižší průměrnou spotřebou paliva.

Tempomat EfficientCruise využívá ke své funkci integrované 3D mapy. Tahače vybavené tímto systémem v předstihu „vidí", co bude následovat. Automaticky tak mohou zvýšit hnací moment před blížícím se stoupáním, aby maximálně využily vlastní kinetickou energii a před vrcholem stoupání začnou „rolovat", aby v následujícím klesání pokračovaly jen vlastní setrvačností.

Využívání systému EfficientCruise v dálkové dopravě nebo regionální rozvážkové službě přináší až šestiprocentní úsporu spotřeby paliva – bez toho, aby došlo k prodloužení dojezdového času.

Takový elektronický asistenční systém znamená velmi cennou pomoc řidiči, zvláště potom na dlouhých tratích. Systém se totiž na rozdíl od člověka neunaví a funguje stejně dobře ve dne jako v noci.

Ve stoupáních systém EfficientCruise řídí činnost převodovky MAN TipMatic 2 tak, aby nepodřadila na nižší převodový stupeň, pokud je zřejmé, že vozidlo dosáhne vrchol stoupání s pomocí daného převodového stupně, který je právě zařazený. Tempo jízdy a jednu ze čtyř možností tolerance rychlosti si volí řidič sám. Na tomto základě potom systém EfficientCruise vypočítá a udržuje optimální rychlost pro nejefektivnější překonání stoupání, resp. následně při jízdě z kopce ji adekvátně reguluje. ■

SOFISTIKOVANÉ ELEKTRONICKÉ SYSTÉMY

Vozy MAN TGX EfficientLine 2 mohou být osazeny celou řadou nových, vysoce sofistikovaných elektronických asistenčních systémů podporujících výrazným způsobem bezpečnost a efektivitu provozu.

EBA (Emergency Brake Assist – systém nouzového brzdění): Jeho úkolem je předejít kolizi anebo alespoň zmírnit následky nárazu zezadu do vozidla jedoucího před vlastní silniční soupravou.

Podle statistik patří právě více než 32 % nehod nákladních vozidel do této kategorie. Systém EBA s pomocí radaru umístěného v přední části vozidla rozpoznává pohybující se vozidla i statické objekty v jízdním pruhu. Pokud řidič nereaguje na blížící se překážku, systém EBA zahájí, nezávisle na něm, nouzový brzdný manévr. Nový model je standardně dodáván s elektronickým stabilizačním programem, který ovládá selektivní přibrzďování také kol návěsu.

LGS (Lane Guard System – systém varování mimovolného opuštění jízdního pruhu): Je v novém provedení ještě více zaměřen na podporu práce řidiče. Vylepšení byla zacílena na vyšší schopnost rozlišení – kamera monitoruje jízdu ve zvoleném jízdním pruhu s větší přesností a přispívá tak ještě více k vyšší míře bezpečnosti provozu.

ADAPTIVNÍ TEMPOMAT (Adaptive Cruise Control – ACC): Automaticky přizpůsobuje rychlost jízdy po rychlostních komunikacích tak, aby byl dodržený bezpečný odstup od vozidel jedoucích vpředu. Pokud se stane zvolená vzdálenost vzhledem k rostoucí rychlosti nebezpečnou, systém sníží točivý moment motoru a v dalším kroku zaktivuje brzdový systém až do 30 % brzdného výkonu, který má vozidlo k dispozici.

MAN TXG EFFICIENTLINE 2 jsou dnes standardními produkty, po nichž sahá velká část zákazníků.

MALÝ KAMIÓN S VEĽKÝMI MOŽNOSŤAMI

HOTOVÉ VOZIDLO S NADSTAVBOU OKAMŽITE NA ODBER

SKVELE VYBAVENÉ LEN ZA **31 800 EUR***

* Cena vozidla je bez DPH a platí pre vozidlo Iveco Daily 35S17 s údržbovým kontraktom na 300 000 km alebo 3 roky. Zobrazené vozidlo je iba ilustračné.

NOVÉ IVECO DAILY 35S17 ZÍSKATE:

⊕ so zárukou na 3 roky bez ohľadu na počet najazdených kilometrov
⊕ s údržbovým kontraktom na 3 roky ⊕ so spacou kabínou ⊕ s tempomatom
⊕ s plachtovou nadstavbou na 10 paliet alebo na 8 paliet so zvýhodnením 400 EUR
⊕ s automatickou klimatizáciou ⊕ so 100-litrovou nádržou
⊕ s nezávislým kúrením s časovačom

IVECO
WWW.IVECO.SK

Iveco s
EXPO
MILANO 2015

Těžká nákladní vozidla Scania jsou pro mnohé z profesionálních řidičů doslova modlou. Jsou ochotni za jejich pořízení utratit podstatně více, než je praktické a logické. Své dělá i to, že Scania stále nabízí úžasný motor V8.

Text: **Milan Olšanský**
foto: **archiv**

TAHAČE SCANIA s motory V8 brázdí silnice po celém světě.

KING of the Road

I když Scania není zdaleka jediným z výrobců těžkých nákladních vozidel, který má stále ve své nabídce velký vznětový motor V8 (například Tatra Trucks - Tatra T3, Liebherr V8 či JaMZ V8 a další), je pravdou, že jako jediný disponuje emisní verzí Euro VI.

NEJLEPŠÍ NA SVĚT

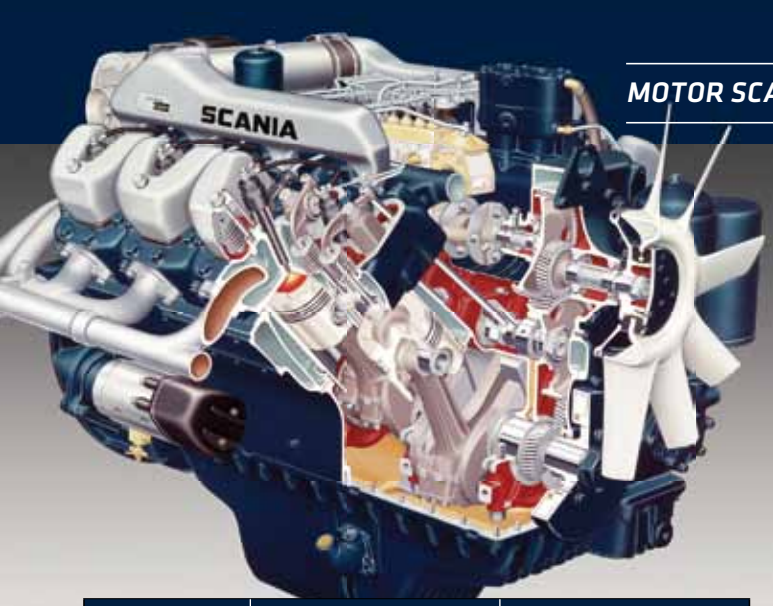
V roce 1969 s představením 141 vznětového motoru V8 s turbodmychadlem dosáhl vývoj nového vrcholu. S výkonem 257 kW/350 k šlo o nejsilnější motor pro nákladní automobily na trhu. Ve své zdokonalené verzi z roku 1977 se V8 stal jasným dokladem nízkootáčkové filozofie společnosti Scania. Protože motor mohl vždy běžet nízkou rychlostí a současně poskytovat vysokou tažnou sílu, mohli řidiči dosahovat nízké spotřeby paliva a dlouhé životnosti motoru. Tento motor se stal legendou. Řídit Scania V8 se stalo výsadou, která pomohla vytvořit ze Scanie „Krále silnic".

Rok 1980 byl pro Scanii důležitým milníkem. Společnost začala zavádět nejrozsáhlejší změny ve své historii. Práce začaly téměř deset let předtím a teď vyvrcholily zbrusu novou řadou nákladních automobilů. Modulární byly tentokrát nejenom motory, převodovky a nápravy, ale i rámy a kabiny vozů. V nabídce figurovaly motory se třemi zdvihovými objemy – 8 l (R6), 11 l (R6) a 14 l (V8). Nová řada, označovaná jako Série 2, dala zákazníkům Scanie nepřekonatelnou možnost získat nákladní automobil ušitý přesně na míru jejich potřebám, a přitom díky modulárnosti celého systému a menšímu počtu jedinečných součástí byla výroba levnější a dodací termíny kratší. V této době Scania také zahájila praktické zkoušky počítačově řízeného řazení (computer-aided gearchanging, CAG), které přineslo zjednodušení jízdy a zvýšení její hospodárnosti. Předznamenalo také začátek používání moderní elektroniky v nákladních automobilech. V 80. letech Scania uvedla na trh elektronicky ovládaný antiblokovací brzdový systém (ABS), elektronické řízení vznětového motoru (EDC) a zahájila praktické testování elektronických brzdných systémů, které měly přijít na trh v roce 1986. Mezitím pokračovala Scania na vývoji 141 motoru. V roce 1982 představila verzi motoru V8 o maximálním výkonu 309 kW/420 k, která se opět stala nejsilnějším vznětovým motorem pro nákladní automobily v Evropě. O pět let později byl tento motor také jako první vybaven elektronickým řízením vznětového motoru (EDC), které zvýšilo jeho výkon na 346 kW/470 k. V roce 1988 byla Série 2 nahrazena Sérií 3, k jejímž zlatým hřebům patřila nová kabina Topline s lůžkovou úpravou. V roce 1989 získala Scania Série 3 titul Truck of the Year.

ZÁKAZNÍCI jsou schopni zaplatit za Scanii s motorem V8 téměř cokoliv.

SCANIA 295 kW/401 k, 14 l, V8, motor vhodný pro průmyslové aplikace či námořní službu, od roku 1977.

SCANIA 14-L V8 motor s elektronickým řízením EDC 346 kW/470 k, 1987.



MAXIMÁLNÍ VÝKON
až 730 k, to je více než normální řidič normální dopravní společnosti potřebuje – ale je to Scania!

Technické údaje	První 14 l Scania V8 1969	Současný 16,4 l Scania V8 Euro VI
Emise	NOx: 25 g/kWh	NOx: 0,4 g/kWh
Servisní intervaly	5 000 km	< 36 t – 120 000 km 36 až 45 t – 90 000 km 45 až 60 t – 60 000 km
Kompresní poměr	15:1	17,4:1
Tlak ve válci	150 bar	200 bar
Blok válců	litina, 334 kg	CGI litina, 335 kg

PODOBNOST „ČISTĚ NÁHODNÁ“

Od roku 1969, kdy Scania uvedla na trh první motor V8, prošly tyto agregáty dalekosáhlým vývojem přesně podle firemní strategie průběžného zdokonalování. Díky tomuto vývoji dokázala Scania plnit emisní standardy a požadavky zákazníků na spotřebu paliva, praktickou použitelnost, prodlouženou životnost apod. Dnešní těžká nákladní vozidla Scania Euro VI jsou osazena 16,4l verzí kultovního motoru V8. A jejich spotřeba paliva je v porovnání s původními verzemi V8 podstatně nižší, stejně tak jako emise škodlivin ve výfukových plynech.

Ačkoli podobností mezi těmito generacemi motorů není mnoho, mají přece jen něco společného (kromě toho, že patří mezi nejvýkonnější motory pro nákladní vozidla na světě): modularizaci.

Modularizace umožňuje nabízet zákazníkům vozidla šitá na míru. Protože každý produkt je vyroben tak, aby vyhověl reálným potřebám daného zákazníka, je výsledkem nejlepší možná kombinace výkonu a kvality. Zákazníci mohou těžit ze špičkové provozuschopnosti, nízkých nákladů na údržbu a vysokých zůstatkových cen při prodeji ojetých vozidel, což vede k výjimečné produktivitě a rentabilitě.

NEJMODERNĚJŠÍ SCANIA V8

S uvedením 16,4l motoru V8 v roce 2010 Scania představila technologii zhutněné ocelolitiny (CGI), která nyní nachází uplatnění u motorů Scania s výkonem přesahujícím 331 kW/450 k. Blok válců z CGI je o 30% až 40% pevnější než bloky z běžné litiny. Vysoký výkon přináší vyšší zátěž a namáhání bloku motoru. Použití CGI tudíž zvyšuje spolehlivost. „Používáme vždy tu nejlepší dostupnou technologii,“ říká šéfkonstruktér motorů Scania V8 **Roger Olsson**. *„Průběžné zdokonalování máme přímo v genech. CGI tak samozřejmě může být v budoucnu nahrazena ještě lepší technologií.“* ■

INZERCIA

Text: **Otto Langmaier,** foto: **archiv**

Půl století poté, co automobilka Ford Motor Company představila ikonický model Transit, význam užitkových vozů stále roste. Nejnovější studie ukazuje, že hrají důležitou roli v evropské ekonomice.

Padesátka na krku!

Zpráva organizace Centre for Economics and Business Research uvádí, že ve Francii, Německu a Velké Británii přispěly podnikatelské sektory závislé na používání skříňových dodávek k celkové sumě HDP obratem ve výši 584 miliard eur. Ve srovnání s rokem 2010 to představuje nárůst o 16 procent a současně je tato částka téměř rovna celému HDP Švýcarska.

Tuto studii si objednal přímo Ford s cílem lépe pochopit vliv užitkových vozů na současnou evropskou ekonomiku. Výsledky analýzy ukazují jejich rostoucí využití, tahounem jsou především e-shopy, řemeslné živnosti (např. malíři, zedníci a instalatéři) či tradiční uživatelé skříňových dodávek jako stavebnictví, údržba, veřejné služby nebo přeprava.

DODÁVKY, KAM SE PODÍVÁŠ

„Lidé vidí Transity a další užitkové vozy na silnicích každý den, těžko si ale dokážou představit, jak zásadní význam mají pro podnikání i pro celou ekonomiku,“ řekla **Barb Samardzich**, provozní ředitelka Ford of Europe. *„Třebaže se naše ekonomika mění a vyvíjí – mimo jiné se zřetelným navýšením frekvence nakupování online – poptávka po dodávkách Transit jen roste.“*

V Německu – největší evropské ekonomice – dosáhl sektor online nakupování v roce 2014 růstu o 25 % oproti předchozímu období a výhled pro letošek předpokládá nárůst o dalších 23 %. V Polsku a ve Španělsku zákazníci za rok 2014 v e-shopech utratili o 23 %, resp. o 20 % více než v předchozím roce.

Tento rychlý vzestup přispěl k pokračujícímu zvyšování počtu skříňových dodávek používaných k pracovním účelům i k posílení poptávky po nových užitkových vozech na důležitých evropských trzích. Ve Francii je v provozu nejvíce užitkových aut, v roce 2014 jich bylo v registru celkem 5,2 milionu. Následuje Španělsko se 4,6 milionu, Itálie s 3,8 milionu, Velká Británie s 3,5 milionu, Polsko s 2,7 milionu a Německo s 2,3 milionu. Z těchto šesti zemí vykazuje zdaleka největší růst Polsko, kde počet registrovaných užitkových vozů vzrostl od roku 2000 o 85 %. Prodeje středně velkých dodávek, jako je Transit, jsou nejvyšší v Německu, kde bylo v roce 2014 zaregistrováno 281 000 nových vozů, následuje Velká Británie s 231 000 a Francie se 187 000 registrací.

POPTÁVKA ROSTE

Transit díky rozšíření nabídky verzí pomohl Fordu vypracovat se v polovině roku 2015 na pozici druhé nejprodávanější značky užitkových vozů v Evropě. Počet prodaných aut proti předchozímu roku vzrostl o 33 %. Přitom ještě v roce 2012 byl Ford v tomto segmentu až na sedmém místě.

Poptávka po užitkových vozech roste také díky zakládání nových živností, zejména ve Velké Británii. Po odeznění ekonomické krize na trhu přibývá nových malířů, zedníků a instalatérů – v roce 2013 byl počet nově založených živností, 24 000, o 30 % vyšší než v roce 2010.

Organizace Centre for Economics and Business Research (která připravuje analýzy i pro britskou vládu), zjistila i to, že nepřímé působení uživatelů dodávek na ekonomiku také stále sílí, což se odráží i ve veřejných rozpočtech. Ve Velké Británii řidiči dodávek za rok 2014 ujeli v součtu 102 miliard kilometrů, o 20 % více než v roce 2008. Tomu odpovídá výběr spotřební daně z paliv ve výši sedm miliard eur.

Ford Transit se stal jedním z nejoblíbenějších užitkových vozů na světě, vyrobilo se již téměř 8 milionů kusů. Kdyby se tyto automobily zařadily za sebe, vytvořily by řetěz obepínající celou zeměkouli. ■

FORD TRANSIT se během doby své výroby stal jedním z nejoblíbenějších dodávkových vozidel na světě.

PO PADESÁTI LETECH je Ford Transit stále zde a co víc, s globálními ambicemi.

Conti Hybrid

V Evropské unii je silniční nákladní přeprava z 67 procent tvořena vnitrostátní dopravou, přičemž regionální nákladní přeprava je na vzestupu.

Časté brzdění a zrychlování, manévrování v úzkých prostorech a různé typy nákladu na komunikacích s proměnlivým povrchem kladou vysoké nároky na všechny součásti vozidla. Pneumatiky nové řady **Conti Hybrid** zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti v případě náročné regionální přepravy zboží, po celou dobu životnosti perfektně zvládají kontakt s mokrou vozovkou a neustále se vyznačují vynikajícími brzdnými vlastnostmi. Odolná kostra, větší vrstva běhounu, čtyřvrstvé trojúhelníkové ocelové nárazníky a zejména ocelová patní výztuha zajišťují spolehlivost a dlouhou životnost. Nosnost nových pneumatik byla upravena pro potřeby těžších nákladů u tahačů s motorem Euro 6. Díky integrovanému indikátoru VAI se dá špatná geometrie vozidla lehce rozpoznat z dezénu pneumatiky. Pneumatiky z nové řady **Conti Hybrid** určené na řízenou nápravu nesou označení **„M+S“**, pneumatiky na hnanou nápravu jsou vedle „M+S“ také označeny alpským symbolem (piktogram sněhové vločky v horách = 3PMSF).

MAXIMÁLNÍ ŽIVOTNOST

Pro pneumatiky **Conti Hybrid HS3** pro řízené nápravy byl vyvinut nový dezén pneumatiky s novou technologií dezénu „Plus Volume Pattern“, který nabízí o 17 procent delší životnost. Optimalizované rozmístění materiálu v rámci dezénu navíc umožnilo snížení valivého odporu.

OPTIMÁLNÍ PŘILNAVOST

Nové pneumatiky **Conti Hybrid HD3** pro hnané nápravy nabízejí v porovnání se svým předchůdcem prodloužení životnosti o celých 20 procent. Toto vylepšení je způsobeno zejména novou konstrukcí bloků, která zahrnuje integrované lamely v 3D geometrii. Tyto lamely, které zabírají téměř dvě třetiny celkové hloubky dezénu, poskytují větší stabilitu bloků a výrazně tak omezují opotřebení. Na dezén i bočnice pneumatiky **Conti Hybrid HD3** byly využity pryžové směsi s novým složením.

NÍZKÁ SPOTŘEBA PALIVA

Pryžové směsi použité v případě **Conti Hybrid HT3** byly speciálně vyvinuty pro návěsové pneumatiky a nabízejí další snížení valivého odporu oproti prověřenému předchůdci. Nově vyvinutá běhounová směs zvyšuje také například životnost pneumatik **Conti Hybrid HT3** o osm procent. Zvyšuje přilnavost pneumatiky, která tak díky svému chování za mokra získala EU štítek s hodnotou „B“. Pneumatiky **Conti Hybrid HT3** mají hodnotu „B“ i v další kategorii spotřeby paliva. ■

Conti Hybrid LS3 Conti Hybrid LD3

Conti Hybrid HS3 Conti Hybrid HD3 Conti Hybrid HT3

inzerce

Continental
The Future in Motion

Nová definice regionální přepravy:
Conti Hybrid

Stále se zvyšující poptávka po přepravě zboží vyžaduje novou úroveň všestrannosti nákladních vozidel. S novými technologiemi je nová řada pneumatik Conti Hybrid na městských ulicích, klikatých regionálních silnicích i dálnicích jako doma – nabízí nejvyšší kilometrový výkon a spotřebu paliva ve své třídě*. Snižováním vašich celkových provozních nákladů mění pneumatiky Conti Hybrid definici regionální přepravy, kilometr po kilometru.

* platí Conti Hybrid 17.5" a 19.5"

GENERATION 3. DRIVEN BY YOUR NEEDS.

BEST-IN-CLASS*
kilometrový výkon
spotřeba paliva

Conti Hybrid LS3 17.5" | Conti Hybrid HS3 19.5" | Conti Hybrid HS3 22.5"

Pro další informace
www.continental-truck-tires.com/cz

Udržitelná řešení á la MAN

Text: **Milan Olšanský**, foto: **archiv**

KLOUBOVÝ autobus o délce 18,75 m disponuje pěti širokými dveřmi.

MAN již sto let investuje do své budoucnosti. Jeho značka je označením pro nejvyšší kvalitu a efektivitu produktů a služeb.

Se svým široce rozvětveným výrobním programem městských autobusů MAN Lion's City firma nabízí řešení mobility ve městech šetřící zároveň palivo i životní prostředí, která jsou navíc přesně přizpůsobená individuálním zákaznickým a tržním požadavkům.

FLEXIBILNÍ NABÍDKA

Zákazníci si vybírají z flexibilně uspořádaného produktového portfolia – zdali konstrukční řešení Low Entry, nebo nízkopodlažní, s celkovou délkou od 12 m do 18,75 m, se dvěma, či s pěti dveřmi. Také u druhu pohonu nabízí MAN velkou rozmanitost: k dispozici je široké spektrum motorů, které jsou neustále dále inovovány. MAN tak nabízí pohon dieselový, hybridní či na zemní plyn. Příkladem je autobus Lion's City GL CNG, který byl mimo jiné díky svému mimořádně ekologickému, silnému a zároveň úspornému pohonu zvolen za „Bus of the Year 2015".

MAN LION'S CITY GL

Jako zástupce rodiny efektivních městských autobusů prezentuje MAN vůz Lion's City GL. Prostřednictvím autobusu předvádí MAN koncept vozidla vhodný pro linky uvnitř měst s velkými objemy pasažérů. Kloubový autobus o délce 18,75 m disponuje pěti širokými dveřmi. Toto na trhu ojedinělé řešení dveří garantuje i v dopravních špičkách optimální a rychlý tok cestujících a krátké prostoje na zastávkách.

Elektrické řízení otočného kloubu brání při rozjetí se silně zahnutým kloubem sunutí u střední nápravy. Díky segmentovanému obložení bočních stěn je zjednodušená výměna jejich, například při nehodách poškozených částí. Jsou tak podstatně zkráceny prostoje nutné pro opravu. Vnitřní prostor přesvědčí díky novému sedadlu řidiče, svými materiály a látkami. Průsvitný měch kloubu, skleněná střešní okna a dále na energii nenáročné LED osvětlení interiéru se starají o světlé a sympatické prostředí prostoru pro pasažéry.

Na bocích autobusu se zvnějšku jedinečným způsobem odráží to nejdůležitější z historie užitkových vozidel MAN, jejíž 100leté trvání letos MAN oslavuje. Pod heslem jubilea „Driving the next century" veze autobus symbolicky historii úspěchů MAN do budoucnosti. ■

VNITŘNÍ PROSTOR přesvědčí díky novému sedadlu řidiče, svými materiály a látkami.

PROSTŘEDNICTVÍM autobusu předvádí MAN koncept vozidla vhodný pro linky uvnitř měst s velkými objemy pasažérů.

Čistá alternatíva pre štvorkolesových tátošov

O alternatívny pohon auta sa dnes zaujímajú aj ľudia, ktorých donedávna téma LPG neoslovovala. Dôvod je jednoduchý. Pre vysoké účty za benzín či naftu a vďaka dostupnosti kvalitnej prestavby motora na alternatívny pohon a širokej sieti čerpacích staníc s ponukou LPG je toto riešenie čoraz atraktívnejšie.

DOBRÁ INVESTÍCIA ŠETRÍ PEŇAŽENKU

Vozidlo na alternatívne palivo spotrebuje pri tankovaní až o 45 % menej financií, čo je takmer polovica z bežnej pretankovanej sumy. Zmena osobného auta na kombinovaný pohon benzín-autoplyn stojí približne 800 eur. Finálna cena zmeny závisí od konkrétneho vozidla. Nie je to však investícia nadarmo. Už po 18 tisícoch najazdených kilometrov sa vám náklady zaručene vrátia. A čo je dôležité – výkon a spotreba auta s pohonom na LPG sa mení len minimálne.

NIE JE AUTOPLYN AKO AUTOPLYN

Auto prebudované na alternatívny LPG pohon potrebuje kvalitný autoplyn. Štatistiky ukazujú, že pri tankovaní neznámeho autoplynu je servisný zásah spravidla 5- krát častejší. Časté opravy môžu vyjsť majiteľa auta v konečnom dôsledku omnoho drahšie ako suma, ktorú ušetril počas tankovania. Preto je potrebné vyberať pre svoje auto kvalitné LPG, vyvinuté a vyrábané špeciálne pre automobilové motory. Takýto typ značkového LPG s názvom ECO+ Autoplyn ponúka spoločnosť Slovnaft na svojich 105 čerpacích staniciach, pokrývajúcich všetky hlavné cesty Slovenska.

ČISTÉ LPG PRIAMO ZO ZDROJA

Slovnaft vyrába ECO+ Autoplyn priamo z ropy a celý proces má úplne pod kontrolou. Aj vďaka tomu značkový autoplyn spĺňa najprísnejšie kritériá a garantuje vysokú čistotu jednotlivých zložiek paliva, a tiež finálneho produktu. ECO+ Autoplyn je jedinečný svojou čistotou, keďže počas výroby prechádza špeciálnymi čistiacimi procesmi. Produkt pravidelne analyzujú akreditované laboratóriá. Na čerpacie stanice ho vozí slovnaftárska flotila autocisterien, určených výhradne na tieto účely.

VIEDENSKÁ MHD JAZDÍ NA NÁŠ AUTOPLYN

Dlhoročné skúsenosti s výrobou značkového ECO+ Autoplynu, vyvinutého špeciálne pre potreby automobilových motorov, sa odrážajú na kvalite tohto produktu. ECO+ Autoplyn nielen spĺňa požiadavky stanovené normou EN 589, ale dokonca dosahuje výrazne lepšie hodnoty. Menej zanáša motor, a zároveň produkuje menej škodlivých splodín. Nízky obsah síry pod úrovňou stanovenej normy šetrí životné prostredie. Hlavne v mestách to nie je zanedbateľné. Príkladom je aj susedná Viedeň. Od roku 2012 Slovnaft spoločne so Skupinou MOL zásobuje autoplynom mestskú hromadnú dopravu v rakúskom hlavnom meste. Viedenské autobusy tak jazdia čisto vďaka využitiu kvalitného alternatívneho paliva. ■

BORN in the U.S.A.

Na začátku května letošního roku byla slavnostně udělena licence prvnímu těžkému nákladnímu vozidlu s možností autonomního provozu na pozemských komunikacích. Stalo se tak v Nevadě a prvním vozem tohoto druhu je Freightliner Inspiration Truck.

Text: **Milan Olšanský**
foto: **archiv**

Poprvé v lidské historii, poprvé v dějinách automobilového průmyslu bylo uděleno povolení k plnému provozu po běžných komunikacích vozidlu, za jehož jízdu v době, kdy využívá tzv. samostatnosti, nemůže podle platných právních úprav zodpovídat řidič sedící za jeho volantem. Vlastně, přesnější by bylo říci sedící v jeho kabině a v tom čase primárně se věnující zcela ostentativně nečemu jinému než vlastnímu řízení či silničnímu provozu.

Guvernér unijního státu Nevada Brian Sandoval přišrouboval na přední nárazník tahače Freightliner Inspirational Truck poznávací značku AU 010 a člen představenstva společnosti Daimler AG **Dr. Wolfgang Bernhard**, zodpovědný za vývoj, výrobu a prodej nákladních vozidel a autobusů při té příležitosti s jistým pohnutím v hlase deklamoval: *„Povolení k provozu na silnicích v USA je opravdu důležitým milníkem kapitoly siniční dopravy s názvem – autonomní truck.“*

Není pochyb o tom, že Dr. Bernhard má naprostou pravdu. Co to ale všechno znamená?

MESSAGE TO OTHERS

Za prvé je tu hned několik vzkazů konkurenci a celému automobilovému světu. Ten nejsilnější hovoří o tom, že společnost Daimler AG je natolik lobisticky silná, aby dokázala prosadit i přes současně platné legislativní úpravy téměř nemožné. Samozřejmě, že si proto experti Daimleru vybrali tu nejsnažší cestu. Protože na starém kontinentu platí celá řada legislativních opatření a jsou zde desítky států, které mají ambice svazovat vývoj techniky dalšími příkazy a zákazy, vyrazil Daimler se svojí technologií do USA. Tam lze nepochybně nalézt podstatně měkčí legislativní prostředí, alespoň v některých oblastech, pokud jde o byznys, který, byť v budoucnu, ale o to jistěji, přinese obrovské možnosti včetně zisků. Navíc unijní stát Nevada sluje celou řadou zajímavých geografických, populačních a finančních možností, které jsou podobným experimentům nakloněny.

Společnost Daimler AG tedy nezaváhala a převedla technologii vyvinutou pod společným názvem Highway Pilot System z vozidel Mercedes-Benz do vozů Freightliner. Původně, vědomi si velmi dobře svých kořenů a marketingových strategií, předvedli specialisté autonomní schopnosti vozidel řízených zmíněným systémem přímo v Německu v okolí Magdeburgu již v roce 2014.

V rámci obrovské výhody, které se říká synergie, generované globálním charakterem společnosti Daimler AG, nebylo žádným velkým problémem přizpůsobit relativně

SYSTÉM Highway Pilot is on! Autonomní jízda v přímém přenosu, budoucnost právě začala.

ÚSMĚVY na tvářích Briana Sandovala (vlevo) a Dr. Wolfganga Bernharda hovoří za vše – bylo dosaženo významného milníku v historii automobilového průmyslu.

MAGICKÉ TLAČÍTKO – Highway Pilot system – prozatím k dispozici pouze u amerických tahačů Freightliner Inspiration.

PRVNÍ DVA FREIGHTLINERY INSPIRATION DOSTALY POVOLENÍ K BĚŽNÉMU PROVOZU V UNIJNÍM STÁTĚ NEVADA, USA.

5. KVĚTNA 2015 slavnostně ruka nevadského guvernéra Briana Sandovala přišroubovala SPZ na první tahač s možností autnomního provozu na světě.

NEVADA je prvním státem na světě, který zpřístupnil své standardní silniční tahy vozidlu s možností autonomního provozu, Brian Sandoval (guvernér státu Nevada - vlevo) a Dr. Wolfgang Bernhard (člen představenstva Daimler AG zodpovědný za divizi Truck and Bus).

složitou a vysoce sofistikovanou řídící elektroniku pro její zakomponování do vozidla další koncernové značky Freightliner.

Na základě jednoho z nejefektivnějších současných tahačů na trhu v USA, Freightliner Cascadia Evolution, vznikly prozatím dva exempláře tahačů Freightliner Inspiration Truck s možností autonomního provozu. A tím se dostáváme ke druhému velmi silnému sdělení, které Daimler AG právě vyslal automobilovému průmyslu – excelentní schopnost vývoje a využití nejmodernějších elektronických asistenčních programů a jejich bezprecedentní schopnost vnitřního i vnějšího propojení. Daimler AG je zcela nepochybně jedinou společností vyrábějící automobily, která je schopna něco takového poslat a protlačit do běžného provozu.

V ČELE VÝVOJE

Dalším rozhodně důležitým sdělením je fakt, že Daimler AG je zcela bez jakýchkoliv pardonů globální společností, která sleduje své globální cíle a dokáže je zhmotňovat i přes problematiku, která leckoho jiného jednoduše v jeho rozletu zastaví. Daimler AG tak jen potvrzuje, že je „trendsetter" automobilového průmyslu – tedy společnost, která nastavuje nové trendy a mnohdy též standardy, společnost, jejíž vize a skutečnosti jsou řídícími pro drtivou většinu konkurence.

Ostatně samotný vývoj kruciální technologie Highway Pilot System v rámci koncernových pracovišť dokazuje výše zmíněné tvrzení o technologické a technické výlučnosti značky Daimler. Celou řadu elektronických asistenčních programů a systémů má koncern odzkoušenou v dlouhodobém praktickém provozu, stačí jen připomenout »»

INZERCIA

PO DOBU AUTONOMNÍHO PROVOZU MŮŽE ŘIDIČ DĚLAT CO CHCE – ŽE BY SI MOHL NAPŘÍKLAD SCHRUPNOUT?

systémy ABS, ASR, EBA, BAS, ESP, EVB, ACC až třeba po Adaptive Cruise Control+. V mnoha ohledech a mnoha případech byl právě koncern Daimler AG, resp. jeho automobilové značky těmi prvními, které nasadily zmíněné elektronické asistenční systémy do reálného provozu a z mnohých učinily standardní vybavení vyráběných automobilů a vozidel.

Již zakladatel značky **Gottlieb Daimler** byl znám pro svoje nesmlouvavé rčení: ***„Buď nejlepší nebo žádné řešení.“*** Ostatně on byl také vůbec první výrobce nákladních vozidel se spalovacími motory a také jako první nechal svůj nákladní vůz podrobit dlouhodobým jízdním zkouškám.

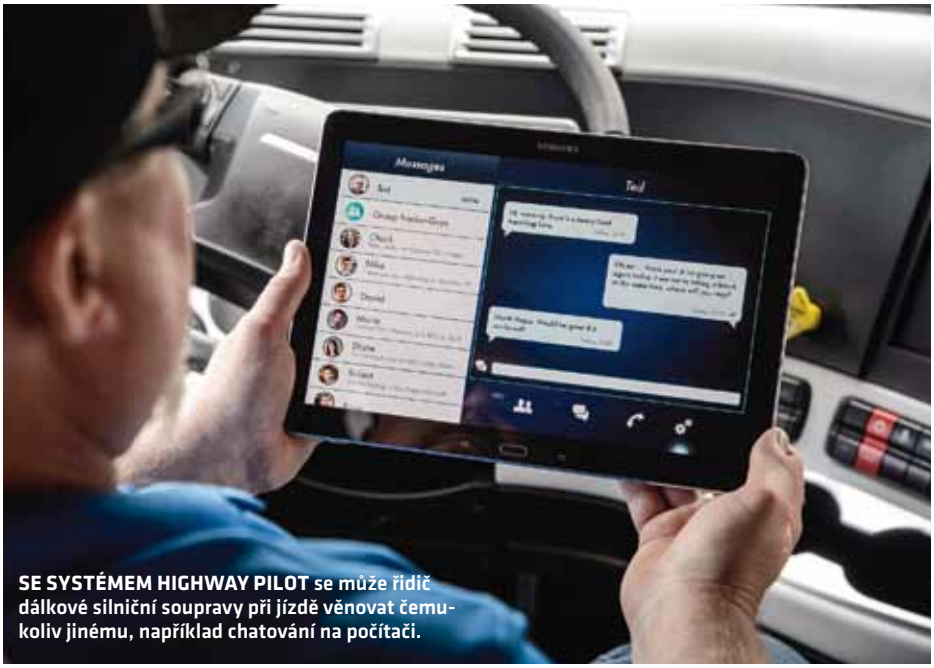
V rámci jeho odkazu, ale též aktuální nutnosti a nezbytnosti ověření kvality řešení vhodného pro dlouhodobý reálný provoz i Freightliner Inspirational Truck si odkroutil své jízdní zkoušky v podobě 16 000 uletých kilometrů na firemním okruhu automobilky Mercedes-Benz v Německu.

KROK K BUDOUCNOSTI

„Náš Freightliner Inspirational Truck není o ničem jiném než o více udržitelné fázi silniční dopravy s výraznými výhodami pro její ekonomiku, efektivitu, společnost a koneckonců též pro spotřebitele a zákazníky. Naším cílem je být v pozici výrobce, který je schopen vybavit svá sériová nákladní vozidla systémem Highway Pilot zhruba od poloviny nadcházející desetiletky. S povolením k běžnému provozu našich vozidel s autonomním řízením v USA jsme dosáhli významného bodu v celém našem projektu,“ vysvětluje **Martin Daum**, prezident a generální ředitel společnosti Daimler Trucks North America (DTNA), organizační součásti koncernu Daimler AG.

„Daimler Trucks aktivně a urgentně vyzývá k dialogu politiky, autority daných oblastí společenského a ekonomického života, stejně jako všechny ostatní strany zapojené do vývoje společnosti. Naším dalším cílem je otestovat systém Highway Pilot v reálném provozu na německých silnicích a dálnicích. Všechny přípravné činnosti k dosažení tohoto cíle jsou již v běhu,“ ujišťuje celý svět **Dr. Bernhard.**

Prolomením poslední bariéry bránící sériovému nasazení vozidel s možností autonomní jízdy do běžného standardního silničního provozu otevřel Daimler AG skříňku s nemalými a zároveň mnohočetnými problémy ležícími především v oblasti právních vztahů. Kdo a jak bude zodpovědný za provoz vozidla v módu autonomního provozu? Jak se na celou záležitost budou dívat pojišťovny a ostatní finanční instituce? Co se stane s řidiči jako sociální skupinou, když přestanou být pro své zaměstnavatele důležití či dokonce potřební? Jak se tento bezprecedentní krok odrazí ve struktuře nákladů z vlastnictví vozidla (TCO) a jaké to bude mít sociální dopady? A vyvstávají mnohé další otázky, na které legislativci nejsou připraveni. Uvidíme tedy, zda-li ona „skříňka“ nebude Pandořina! ■



SE SYSTÉMEM HIGHWAY PILOT se může řidič dálkové silniční soupravy při jízdě věnovat čemukoliv jinému, například chatování na počítači.

Není návěs jako návěs. Ten inteligentní Vám na rozdíl od toho „obyčejného“ ušetří spoustu nákladů a zbaví Vás převážné většiny starostí, především budete mít svůj vozový park neustále pod kontrolou.

Návěsy KRONE vždy pod kontrolou

Telematika. Ano. Známá věc. Možná už jí Vaše vozidla dávno disponují. Pokud máte flotilu vozidel, je to v současné době takřka nezbytnost.

Prvotní známá funkce telematiky je samozřejmě lokalizace vozidla dispečerem (popř. flotil vozidel) po celých 24 hodin denně. To má několik významných důsledků. Zaprvé se chrání vozidlo před odcizením, optimalizují se dopravní náklady (možností sledování spotřeby paliva, opotřebení pneumatik, brzd a mnoho dalších v reálném čase) spolu s výnosy, dispečer má navíc přehled o kontrole trasy vozidla společně s dodržením termínů doručení zboží. Dále má dispečer přehled o teplotě uvnitř návěsu (pokud se jedná o ten chladírenský), která je navíc kontrolována alarmem.

Ale věděli jste například, že Váš dispečer může aktivovat otevření popř. uzavření vrat návěsu na dálku? Nebo že Váš návěs lze zajistit PIN kódem? Tento kód lze navíc generovat dispečerem pouze v daný okamžik potřebný k otevření návěsu, na jehož zadání má řidič 30 sekund – PINem dočasným, nebo PINem standardním. To se v současné době využívá především pro zabezpečení drahého nákladu – zejména u přepravy farmatik a produktů tabákového průmyslu. Ale i jiné přepravované zboží může mít cenu „zlata“. V případě poruchy návěsu má telematika ještě jednu významnou funkci – lze přes ni najít i nejbližší možný servis, a to i pokud potřebujete ten na chladírenský agregát.

OPTIFLOW + IVTM

OptiFlow nebo jinak – aerodynamické spoilery. Tato vymoženost je Vám schopna zajistit úsporu paliva až do 5% (1.5 l na 100 km při dálničních rychlostech), což vůbec není málo. Kromě toho zvyšuje ochranu proti podjetí pro chodce, cyklisty i motoristy a zvyšuje tak bezpečnost provozu.

Systém IVTM včas varuje řidiče při kritickém poklesu tlaku v kolech, čímž maximálně snižuje možné riziko vzniku nehody. Přičemž běžná nehodovost, způsobená defektem nesprávného tlaku v pneumatice bývá na silnicích z 85%.

Kromě toho správný tlak v pneumatikách zvyšuje jejich životnost a šetří pohonné hmoty. Pro zajímavost, každá druhá pneumatika je na silnicích provozována s 10% odchylkou od předepsaného tlaku vzduchu. 20% odchylka zkracuje životnost pneumatiky o 20%.

Nové návěsy Krone jsou vybaveny řadou dalších užitečných mechanických doplňků, které dopravním firmám a řidičům velmi pomáhají při manipulaci a samozřejmě také prodlužují životnost přípojné techniky. Přijďte si to jednou zkusit a sami uvidíte ten rozdíl! Stačí jen malý krok. Výhradním zástupcem značky Krone na českém trhu je společnost **Hesti**. ■

DAKARSKÝ speciál Renault Trucks K520 4x4 byl vyvinut, zkonstruován a postaven v České republice v dílnách MKR Technology.

Text: **- ZmZ -**, foto: **archiv**

Sté výročí ZF

Stoleté výročí od svého založení letos slaví německý světově uznávaný výrobce převodovek ZF. Při velkolepých oslavách proto nemohl chybět ani dakarský speciál, pro který severočeský tým MKR Technology a společnost ZF společně vyvinuli speciální automatickou převodovku.

MKR TECHNOLOGY dohromady s firmou ZF vyvinuly automatickou převodovku pro soutěžní kamion.

STÉ VÝROČÍ je opravdu velká záležitost, stojí za to je pořádně oslavit.

„NÁŠ KAMION, který jsme právě s ZF společně vyvíjeli, si v krátké době prohlédlo tisíce návštěvníků. S ZF jsme ušli velký kus cesty a podobné zastavení se a ohlédnutí je vždycky velmi příjemné," říká Mario Kress, konstruktér a majitel společnosti MKR Technology (uprostřed).

„Dakarský speciál jsme na oslavy přivezli jak do sídla ve Friedrichshafenu, tak i do závodu v Pasově, kde si ho detailně mohli prohlédnout nejen zaměstnanci s rodinami, ale také široká veřejnost," podotkla manažerka týmu MKR Technology Klára Kress.

SVŮJ K SVÉMU

Oslavy zabraly hned dva víkendy. Dakarský kamion se nejprve představil v půlce července v Pasově, kde jsou vyráběny převodovky a komponenty pro zemědělské stroje a těžkou techniku. Během dalšího víkendu se kamion přesunul k Bodamskému jezeru do Friedrichshafenu, kde byla společnost založena a dnes se zde vyrábí převodovky a komponenty pro nákladní auta, autobusy, vojenskou techniku, lodě, vlaky a speciální stroje a konstrukce. Víkend byl vždy koncipovaný tak, že sobota patřila zaměstnancům s rodinami a dětmi a neděle už široké veřejnosti.

„Náš kamion, který jsme právě s ZF společně vyvíjeli, si v krátké době prohlédlo tisíce návštěvníků. S ZF jsme ušli velký kus cesty a podobné zastavení se a ohlédnutí je vždycky velmi příjemné. Je krásné pozorovat to zvídavé nadšení lidí. V tu chvíli si uvědomíte, že pracujete na věcech, které mají za následek mnohem větší inovace a celkový dopad, než se vůbec může zdát. Věřím, že spolu s ZF budeme neustále nacházet nové možnosti techniky a díky tomu můžeme být neustále o krok napřed," přeje si hlavní konstruktér týmu MKR Technology **Mario Kress.**

OBA DVA víkendy byly koncipované jako „Dny otevřených dveří" pro zaměstnance s rodinami a fanoušky značky ZF.

Stačí jedno zmáčknutí tlačítka

a my Vás opět vrátíme na silnici

Díky stisknutí tlačítka VAS Vás automaticky přepojíme do **VOLVO ACTION SERVICE** call centra. Od tohoto okamžiku budeme dělat maximum proto, abyste se co nejdříve vrátil zpět na silnici. Pomocí inteligentní telematiky ve vozidle, Vám téměř okamžitě můžeme poskytnout tu správnou asistenční službu přímo na silnici. S více než 1.100 servisy po Evropě, jsme kdykoli a kdekoli nás zrovna potřebujete.
Více informací získáte na Volvo Action Servisu či na stránkách www.volvotrucks.cz.

VOLVO ACTION SERVICE

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

„SERVISNÍ PARTNER ROKU“ je soutěž, v rámci které se posuzuje úroveň poskytování služeb zákazníkům jednotlivými autorizovanými servisními partnery MAN.

Servisní partner roku 2014

Text: **Milan Olšanský**, foto: **archiv**

Prestižní soutěž organizovaná každoročně zastoupením mnichovské značky MAN v České republice a na Slovensku zná své vítěze. Nejlepší z autorizovaných servisních partnerů prošly náročným sítem zkoušek bez ztráty kytičky.

Servisní partner roku je soutěž, v rámci které se posuzuje úroveň poskytování služeb zákazníkům jednotlivými autorizovanými servisními partnery MAN, kterých je v České republice dvacet jedna a na Slovensku šest. Servisní síť MAN dále tvoří dva vlastní servisy v Čechách – MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o. v Čestlicích a Rousínově na Moravě, a jeden na Slovensku – MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., které se však soutěže neúčastní.

HODNOTÍCÍ KRITÉRIA

Jedním z hodnotících kritérií, velmi důležitým pro zákazníka, je bezpochyby úroveň plnění náročných standardů MAN v oblasti organizace a vzhledu servisního zázemí a servisních procesů. Dalším také kvalifikace zaměstnanců servisního partnera, tj. úroveň vyškolení mechaniků a přijímacích techniků, což má přímý vliv na spokojenost zákazníků s poskytovanými službami. Na tyto konkrétní oblasti, které tvoří velkou přidanou hodnotu pro zákazníky, klade importér MAN největší důraz.

Tímto způsobem se celá servisní síť MAN snaží vymezit vůči konkurenci neautorizovaných opraven, a uspokojit tak kompletní spektrum potřeb svých zákazníků. Spokojenost zákazníků a jejich jistota, že ve značkových servisech MAN jsou v nejlepších rukách, je primární úkol každého obchodního a servisního střediska značky MAN.

SPOKOJENOST ZÁKAZNÍKŮ a jejich jistota, že ve značkových servisech MAN jsou v nejlepších rukách, je primární úkol každého obchodního a servisního střediska značky MAN.

ING. ALEŠ VIKTORÍN, ředitel společnosti Truck Service Zlín přebírá z rukou jednatele a GŘ MAN Truck & Bus Czech Republic pana Jochena Modla cenu Servisní partner roku 2014. Vpravo: Roman Svatek, After Sales Manager.

VÍTĚZNÉ SERVISY

Výsledky soutěže Servisní partner roku 2014 jsou důkazem, že vysoce kvalitní odborná práce je prováděna v jednotlivých servisních zázemích značky MAN napříč celou Českou republikou a Slovenskem.

Na prvním místě se v České republice umístila společnost Truck Service Zlín a.s., druhou příčku obsadila společnost Autoimpex spol. s r. o. (Velká Bíteš) a na třetím místě byla vyhlášena společnost ČSAD Jihotrans a. s. (České Budějovice). Vítězem soutěže Servisní partner roku 2014 na Slovensku se stala společnost Oto Bohil – NEOSPED (Komárno). ■

AKČNÍ NABÍDKA PRO ŘADU XF, CF A LF

Sada filtrů XF EURO5 – EEV

(olejový, jemný palivový, vzduchový, kabinový, EAS vzduchový, AD Blue)
číslo dílu: TRP: 1900884

cena **4 115,-** Kč/Ks

Sada brzdového obložení XF

číslo dílu: TRP: 1982826

cena **2 320,-** Kč/Ks

Turbodmychadlo 300-340k XF

číslo dílu: TRP: 1897354R

cena **28 080,-** Kč/Ks

Patrona odlučovače oleje XF

cena je platná s MAX kuponem se slevou 130,-Kč
číslo dílu: TRP: 1527755

cena **770,-** Kč/Ks

Brzdový třmen LF - levý/pravý

číslo dílu: TRP: 1440500-1

cena **5 623,-** Kč/Ks

Brzdový kotouč LF

číslo dílu: TRP: 1408672

cena **2 131,-** Kč/Ks

Sada brzdového obložení LF

číslo dílu: TRP: 1436901

cena **2 110,-** Kč/Ks

Čidlo plynové NOx LF

číslo dílu: TRP: 1705572

cena **8 970,-** Kč/Ks

Platnost do 31.10.2015 nebo do vyprodání zásob.

TRUCK Trade

Další informace:
www.daftt.cz
tel.: +420 547 103 611

DRIVEN BY QUALITY

WWW.DAFTT.CZ WWW.ESHOPDAFTT.CZ

Text: Otto Langmaier
foto: archiv

KROMĚ určování polohy v reálném čase tato služba umožňuje přesně určit geografickou oblast, silnici nebo konkrétní stát.

Positioning+ for „just in-time“

S novou službou společnosti Volvo Trucks lze v reálném čase sledovat polohu nákladního vozidla. Tato služba je velmi výhodná zejména pro zákazníky, kteří provozují náročnou přepravu „just in-time“, nebo ty, kteří přepravují drahé zboží.

Včasné doručení zboží je důležité pro všechny druhy přepravy, zejména ale pro přepravu „just in time“, kde může být čas klíčovým prvkem pro splnění přísných podmínek sjednané smlouvy na přepravu zboží. S novou službou určování polohy společnosti Volvo Trucks nazvanou Positioning+ je možné minutu po minutě sledovat geografickou polohu nákladního vozidla. Je to služba, která vytváří předpoklady pro efektivnější logistiku.

SPRÁVNÉ NAČASOVÁNÍ

„Dobrým příkladem je konkrétní přeprava, např. betonu. Správné načasování znamená vše – nákladní vozidlo musí dorazit přesně v tom správném okamži-

INZERCIA

Potrebujete vymeniť staré dvere, stala sa Vám poistná udalosť, alebo potrebujete služby odborného servisu?

SME TU PRE VÁS!!!

HLM

- spolupráca so všetkými poisťovňami
- profesionálny prístup
- kvalita a odbornosť
- dlhoročné skúsenosti
- stovky spokojných klientov
- kapacita až 6 vozidiel naraz
- komplexné opravy: nadstavba, agregát, podvozok
- náhradné diely vždy skladom
- zákazková výroba
- výjazd až ku Vám

SPOLOČNOSŤ HLM PONÚKA SLUŽBY AUTORIZOVANÉHO, PROFESIONÁLNEHO SERVISU IZOTERMICKÝCH NADSTAVIEB A NÁVESOV

www.hlm.sk

HLM

Kontaktujte nás na: HLM s.r.o., Jakuba Haška 3, 949 12 Nitra
037/651 2003, 0917 751 106, 0917 498 697, info@hlm.sk, slovacikova@hlm.sk, skutilova@hlm.sk

POSITIONING+

Positioning+ je doplňkem systému Dynafleet – Mapa a Sledování, což je služba, která je součástí řídicího systému společnosti Volvo Trucks pro fleety, Dynafleet. Positioning+ poskytuje minutu po minutě informace o současné poloze nákladního vozidla, čímž pomáhá v přepravě na čas. Tato služba umožňuje přesně určit geografickou oblast, silnici, případně konkrétní stát. Systém zároveň odesílá zprávy, kdykoliv nákladní automobil projíždí těmito definovanými místy.

VČASNÉ DORUČENÍ ZBOŽÍ je důležité pro všechny druhy přepravy, zejména ale pro přepravu „just in time".

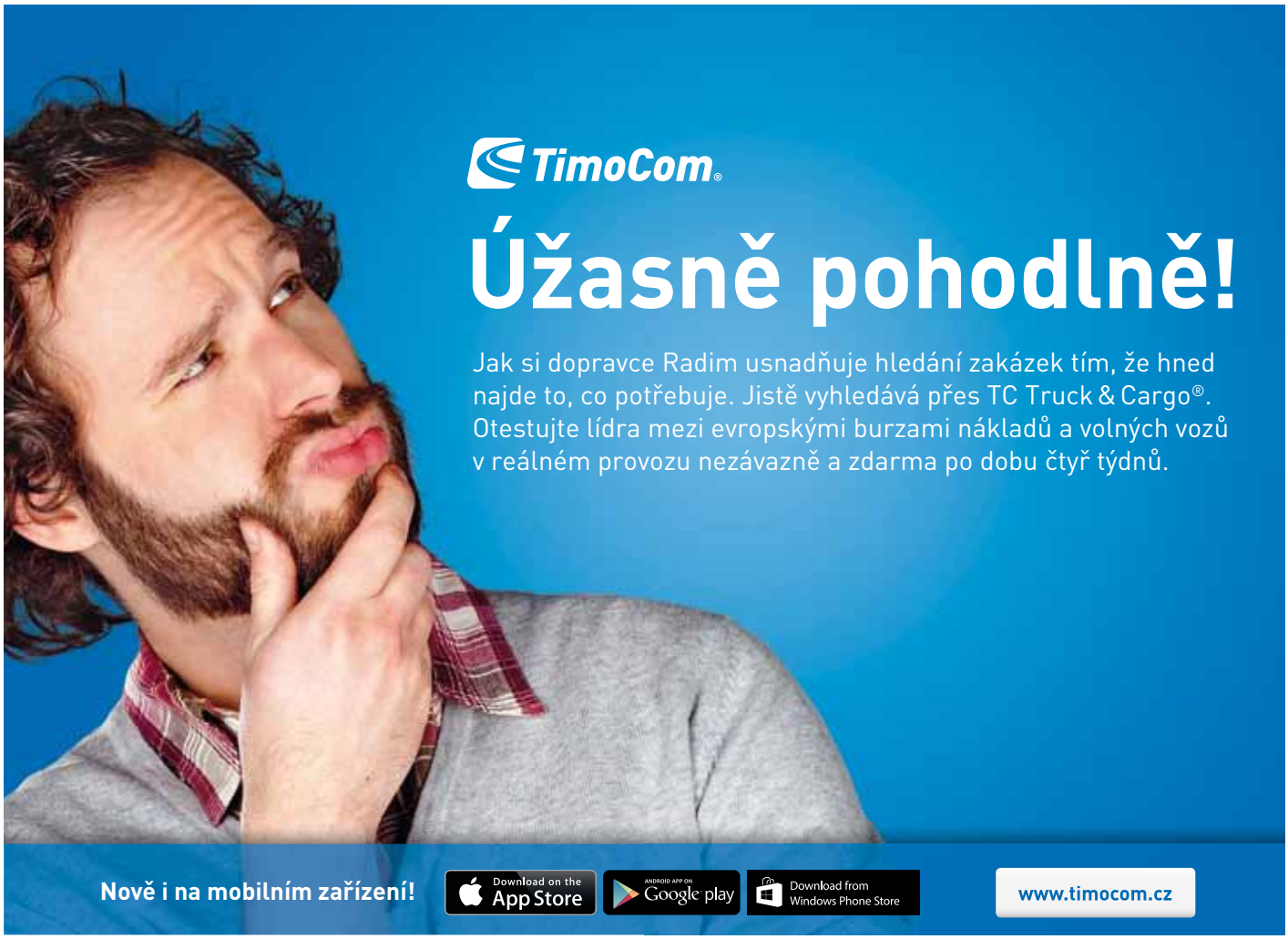
ku, aby převzal svůj náklad betonu. Při míchání betonu musí být směs individuálně přizpůsobena tomu, aby odpovídala času nutnému pro naložení, přepravu a lití betonu. Se službou Positioning+ lze přesně určit, kdy nákladní vozidlo dorazí, a podle toho připravit odpovídající směs betonu," říká produktový specialista společnosti Volvo Trucks **Johan Östberg.**

Kromě určování polohy v reálném čase tato služba umožňuje přesně určit geografickou oblast, silnici nebo konkrétní stát. Systém zároveň odesílá zprávy, kdykoliv nákladní vozidlo projíždí těmito definovanými místy. To je užitečné zejména pro sklady nebo překladiště, u nichž pracovníci potřebují vědět, kdy vozidlo dorazí a kdy odjíždí, aby mohli provádět odpovídající činnosti. Služba sledování polohy přináší doplňkové výhody i pro další druhy přepravy.

SLUŽBA sledování polohy přináší doplňkové výhody i pro další druhy přepravy.

„Pokud se nákladní vozidlo odchýlí ze stanovené trasy, systém vyšle varování. To vytváří bezpečnější a zároveň jistější pracovní prostředí pro řidiče, kteří převážejí drahé zboží," vysvětluje Johan Östberg. ■

INZERCE



Text: **Ing. Bohumil Olšanský,** foto: **autor**

GPS
49°35´31.824´´N
17°12´22.057´´E

KDYSI to bylo krásné letadlo – spárka MIG 15.

Momentky z muzea

TEĎ se musí demontovat.

DÁ TO JEŠTĚ hodně práce.

V Olomouci bylo v roce 2009 na letišti v Neředíně otevřeno letecké muzeum. Během následujících sezon se postupně rychle zvyšoval počet vystavených celých skutečných letadel, leteckých motorů, agregátů a přístrojů, pomocných a výcvikových zařízení, ale k vidění byla i kolová vozidla a tanky.

Pro návštěvníky byl zpřístupněn velký, 140 metrů dlouhý hangár. V dalším, zhruba polovičním hangáru byl depozitář a restaurátorská dílna.

Nutno dodat, že to jsou hangáry z doby „sovětské éry“ a že před tím, než si je skupina nadšenců sdružených v 1. leteckém školním pluku, kteří muzeum vybudovali a o jeho provoz se starají, od města Olomouc pronajala, mírně řečeno „velmi dlouho chátraly“.

Údajně nevyhovujícím technickým stavem hangárů byla zdůvodněna výpověď z nájmu, kterou muzeum v roce 2014 od zástupců města dostalo. V letošním roce je muzeum pro veřejnost uzavřeno, ale stále existuje snaha muzeum zachovat a znovu zpřístupnit. A že je na co se těšit, to ukazují obrázky z demontáže dvou, pro československou leteckou historii velmi zajímavých letadel – proudové stíhačky a proudového bombardéru.

TO KŘÍDLO musí pryč.

A DRŽÍ i když už není proč.

MIG 15UTI

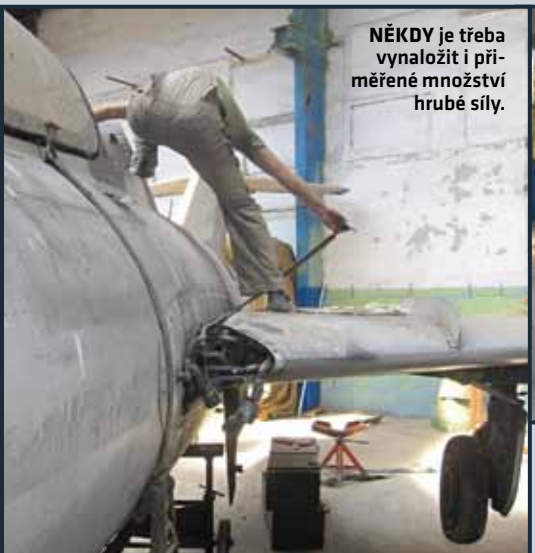
Dvoumístná verze sovětské proudové stíhačky se v letech 1951-61 vyráběla v továrně Aero Vodochody. Značná část z 2013 vyprodukovaných kusů byla dodána zpět do Sovětského svazu; v jednom z nich, s trupovým číslem 18, při cvičném letu 27. 3. 1968, zahynul při havárii první kosmonaut Jurij Alexejevič Gagarin.

ILJUŠIN IL - 28

Také tento sovětský proudový bombardér byl u nás, s označením Avia B 228 licenčně vyráběn zhruba ve stejné době jako MiG 15. Měl tříčlenou posádku a trupovou pumovnici pro až 3000 kg pum. V březnu 1957 však odstartoval s šesti lidmi na palubě – v pumovnici místo pum byli parašutisté Jaroslav Jehlička, Zdeněk Kaplan a Gustav Koubek, kteří opustili letoun po dosažení výšky 12 580 m a po volném pádu dlouhém 11 660 m otevřeli padáky a bezpečně přistáli. Vytvořili tak v té době světový rekord ve skupinovém seskoku s volným pádem. Zopakovali to o týden později, a to dokonce v noci – dosažená výška byla 12 815 m a délka volného pádu 12 200 m. ■

TRUP taktického bombardéru IL - 28.

PŮVODNĚ sovětský, ale vyráběl se i v Praze.



NĚKDY je třeba vynaložit i přiměřené množství hrubé síly.

KONEC TRUPU IL – 28 s kabinou zadního střelce.

ZVLÁŠŤ nápadná je hranatá kabina střelce.

Se spolujezdcem nebo SOLO

Text: JUDr. Karel Friml, CSc.,
foto: archiv

JUDr. KAREL FRIML, CSc.
Specialista na dopravní legislativu

Takhle o tom vůbec nepřemýšlíme. Ostatně se spolujezdci přece už počítá i sama konstrukce vozidla: k čemu by jinak byla další sedadla? Jezdíme se závozníky, s parťáky, vezeme ženu do práce, děti do školy, rodinu na víkend. „Jednomužná" auta vídáme zpravidla jen ráno, když se jezdí do práce. Řidiči kamionů mají dokonce vesměs zákaz kohokoli vozit, pokud to není přímo druhý řidič nebo závozník. Přitom není totéž, jestliže někoho vezeme: když se něco stane, odpovídáme i za něj, jinak jen sami za sebe, pokud jedeme solo.

DNES SE JÍZDA STOPEM již moc nenosí, ale ještě nedávno byla běžná.

Sedm mrtvých za pátek neříká nic o tom, kolik z nich bylo spolujezdců. Na to statistika ani nemyslí. A je to chyba: odpovědnost za ty, které vezeme, je obrovská.

Kastelánka ze Zákup si kdysi potřebovala jen zajet „na podnik". Vzala ji s sebou kolegyně a obě nepřežily srážku hned na první křižovatce. Svezeme kamarády, souseda, co potřebuje přivézt jablka, tchýni na hřbitov, jezdíme s kolegy po montážích. Občas také třeba svezeme autostopaře, i když to už dávno není ta móda a zvyklost, jako dřív. Přece jen ale je třeba mít pár věcí na paměti.

Nehoda v silničním provozu už není něčím neobvyklým, denně nás o tom přesvědčují televizní zprávy i naše vlastní poznatky. Dopravní nehody nás ročně stojí tolik, jako je půl našeho státního rozpočtu. Tisíce trestně odsouzených o tom také něco vypovídají. Měli bychom tedy spíš s nehodou počítat a něco o tom vědět.

Když při dopravní nehodě naší vinou někoho zraníme nebo dokonce náš spolujezdec střet nepřežije, zpravidla jdeme k soudu. Za ublížení na zdraví, těžkou újmu na zdraví nebo dokonce za usmrcení spolujezdce či někoho jiného, hrozí trestní sazba odnětí svobody až na šest, případně až na osm let. Pojedeme-li sami, spolujezdce neohrozíme, když žádného nemáme. Takže je třeba myslet na to, že odpovědnost za zdraví těch, které vezeme – ať je to kdokoli – je fatální.

ODPOVĚDNOST

Jen v případě těch nejbližších, zná trestní řád výjimku v § 163: trestní stíhání pro trestné činy ublížení na zdraví, těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti a v dalších případech lze zahájit a již v zahájeném trestním stíhání pokračovat pouze se souhlasem poškozeného, pokud ten byl v době spáchání činu nebo je i později ve vztahu manžela, partnera nebo druha. Souhlas poškozeného s trestním stíháním není ovšem třeba, pokud byla takovým činem způsobena smrt (§ 163a/1a tr. řádu) nebo je poškozeným osoba mladší 15 let a pak ještě v případě výhrůžek, nátlaku apod. (§ 163a/1c,d tr. řádu). Takže snad jedině v případě, že zraníme manželku, družku nebo partnera, jak o tom říká zákon, můžeme z trestní odpovědnosti vyváznout.

Kdykoli se něco takového stane, měli bychom znát správný postup. Jak na místě nehody, tak potom. Neposkytnutí pomoci zraněnému je rovněž trestné a přesvědčil se o tom i řidič, který dokonce zraněného při nehodě odvezl do lesa a tam ho ponechal osudu. V každém případě při zranění kohokoli víme, že je třeba volat policii, že je nezbytné poskytnout potřebnou pomoc, že musíme uvědomit svoji pojišťovnu a mnoho dalšího. Podrobnosti nám přece už zásadně ukládá zákon o provozu na pozemních komunikacích a pojistné podmínky. Dejme si však pozor, co a jak pojišťovna bude z našeho pojištění odškodňovat, abychom pak nebyli překvapeni. Vždycky se o zraněného starejme, přesvědčme se o jeho stavu, zajímejme se o jeho léčení a náhrady, komunikujme. Je to nejen správné, ale i důležité v případě, že budeme chtít využít dobrodiní zákona o podmíněném zastavení trestního stíhání podle § 307 a násl. trestního řádu. I to je dobré vědět ve chvíli, kdy k nám někdo nasedá do auta. Může to být někdo, kdo nám bude vděčen za svezení, může to být ale i nepřítel, když se něco stane. Není to tedy všechno tak samozřejmé, jak si myslíme a jak ovšem také denně všichni mnohokrát děláme. Všechno je v pořádku, dokud se nic nestane. My však víme, že čert nikdy nespí a že je také nakonec za každým rohem. I když se to nezdá.

Také je třeba pamatovat na náhradu škody. Pokud při dopravní nehodě za ni spolujezdci odpovídáme, zpravidla se odbyde v rámci povinného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Běda ale, když nám hrozí regres pojišťovny: když auto nepatří na silnici třeba proto, že nemá platnou prohlídku stanice technické kontroly, když byl řidič pod vlivem alkoholu, když neměl řidičské oprávnění – ty případy známe. Jenomže právě mnohdy při samozřejmém svezení kohokoli na to ani nevzpomeneme. A postihy pojišťoven jsou tvrdé.

Pilný čtenář nalistuje § 2951 a následující ustanovení nové-

JÍZDA STOPEM je oboustranně velmi nebezpečná.

ho občanského zákoníku. Stojí za pozornost, že ten ukládá nejen náhradu způsobené škody (skutečné škody a ušlého zisku), ale i povinnost odčinit újmu na přirozeném právu člověka, včetně nemajetkové újmy a způsobených duševních útrap. Jindy si povíme, zda to všechno kryje naše povinné ručení či nikoli.

STOPAŘSKÉ HISTORKY

Sám autostop je kapitolou pro sebe. Dřív se opravdu jezdilo často, aut bylo také méně a zvlášť mladí lidé to měli často jako jedinou možnost, jak se dostat ze školy domů nebo na prázdniny a tak. Sám jsem kdysi jezdíval denně do práce z Mariánských Lázní do Karlových Varů. Vlaky jezdívaly špatně. Jednou večer, když už sotva byla naděje, že někdo zastaví, stopl jsem sanitku. Řekli: „Tak si vlezte dozadu, jestli vám nebude vadit, že vezeme mrtvolu." Ani mi v tu chvíli nedošlo, že toho vézt sanitka nemůže a nakonec tam samozřejmě také žádná nebyla. Žert. Už horší se vyprávěl o tom, jak nějaký nákladák, co vezl rakve, zastavil několika našim nepřizpůsobivým občanům, kteří si do nich nalezli, protože začalo pršet. Pak ještě řidič zastavil někomu dalšímu, koho se mu zželelo nechat na silnici v dešti. Jenomže po cestě některý ten z prvních stopařů se chtěl přesvědčit, zda ještě prší a z rakve vytáhl ruku. To ovšem ten pozdější neunesl a za jízdy vyskočil.

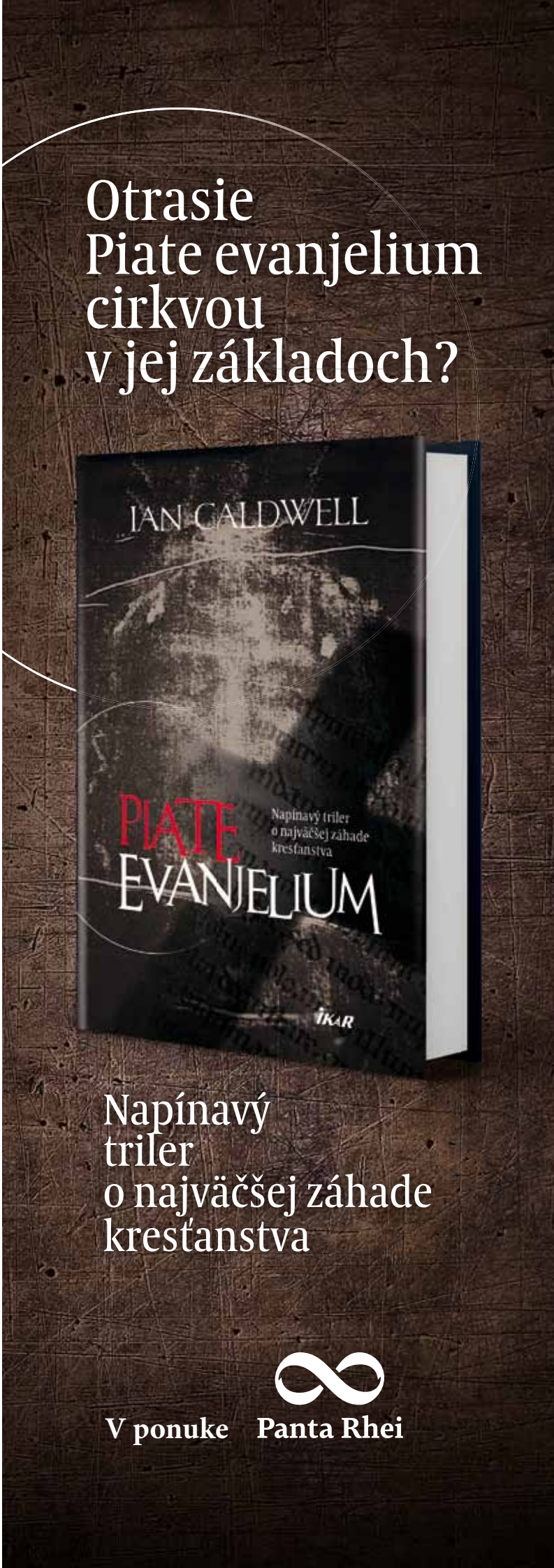
Takových a jiných historek o autostopu každý z nás známe víc. Vždycky je ale autostop rizikem pro obě strany. Nestalo se přece ojediněle, že i stopař okradl řidiče nebo mu dokonce ublížil. Zvlášť když jich bylo víc. Běžná důvěra na silnici vymizela a je třeba s tím počítat, zvlášť když svezeme někoho cizího.

Truckeři mají často přímo v pracovní smlouvě zakázáno brát kohokoli po cestě. Pak na sebe navíc nedá čekat ani postih zaměstnavatele. Trochu s překvapením jsme se nedávno dočetli, že se dokonce konalo Mistrovství ČR v autostopu. Vyjelo 12 posádek, letos do Athén a zpět. Mistryně republiky o tom říkala „ … že je to hlavně sranda a štěstí …". Tedy jak pro koho. Kdyby se jí při autostopu něco stalo, řidič už to za legraci považovat nebude. Sama uváděla, že když vloni vyhrála, dostala za vítězství dvě letenky kamkoli. Ti, kdo ji vozili, už asi nic. Dostala se do Gibraltaru, ujela 6 000 kilometrů, kupodivu bez problémů. Z jiných souvislostí ale víme, že ne každý autostop končí dobře. Pro nás je nejdůležitější, že za kohokoli, koho vezeme, podstupujeme jak trestní tak občanskoprávní odpovědnost. A ta není ani samozřejmá, ani lehká. Za zaviněné zranění spolujezdce půjdeme před soud a ani do vězení si za nás spolujezdec sednout nepůjde. Zákaz řízení v té souvislosti uložený je pro truckera pohroma, ztráta živobytí, konec řemesla. Záznam v trestním rejstříku se vůbec nebude hodit, když někdy potom dojde zase k nehodě, nebo přinejmenším u nového zaměstnavatele.

Spolujezdec nemusí být vždycky jen ten, koho vědomě svezeme. Své by o tom mohli vyprávět řidiči v Calais, kde uprchlíci z Afriky naskákají do kamionu, vlezou mezi nápravy, rozřežou plachty a vůbec nějak se dostanou jako černí pasažéři. Když je v Doveru najdou, stojí to 2 tis. eur za osobu, tedy kolem 55 tisíc korun. Marně řidič kamionu protestuje, marně se brání. Na tom už zkrachovaly i menší firmy. Celníci radí imigranty nevyhánět, nikdo však řidičům nepomůže. Co s takovými „spolujezdci" nikdo pořádně neví. Dobrá rada je jako vždycky drahá.

Toho se zatím při cestě do Přelouče bát nemusíme. I tak ale na takové běžné cestě číhá nebezpečí. Když jsme solo, odpovídáme jen sami za sebe, případně za ty, které potkáváme. Se spolujezdcem je ale riziko podstatně vyšší a je třeba na ně myslet. Nejpozději ve chvíli, kdy nám nastupuje do vozidla. ■

INZERCIA



Jury „International Bus & Coach of the Year“ složená z odborných novinářů 22 předních evropských periodik zabývajících se autobusovým průmyslem, zvolila Iveco Magelys vítězem „International Coach of the Year 2016”.

Text: **Otto Langmaier**, foto: **archiv**

Korunovace Iveco Magelys

Luxusní zájezdový autobus Magelys tak porazil pět svých konkurentů: vozy Setra TopClass S516HDH, Neoplan Skyliner, Volvo B11R Sunsundegui SC7, Temsa HD12 a VDL Futura FMD2-129/370. O vítězi bylo rozhodnuto po skončení akce Coach Euro Test, která se letos konala v červnu v Plovdivu, druhém největším městě Bulharska.

PROMYŠLENÁ KONSTRUKCE

V Magelysu je všechno vymyšlené a navržené za účelem maximální viditelnosti a požitku z jízdy. Boční střešní prosklení Magelysu, které je součástí standardní výbavy, umožňuje ve srovnání s tradičními turistickými autobusy dokonalý panoramatický výhled. Pocit mimořádné prostornosti a vzdušnosti uvnitř vozu dává Magelysu punc originality a exklusivní design s uhlazenou elegancí jen podtrhují vysoký přínos vozu.

Se dvěma nabízenými délkami (12,2 m a 12,8 m) a verzemi (Magelys Line a Magelys Pro) splňuje rodina vozů Magelys veškeré nároky dopravců působících v turistickém ruchu i na linkových trasách. O flexibilitě Magelysu svědčí také to, že vítězný vůz soutěže International Coach of the Year 2016, testovaný v Bulharsku, byl vybaven všemi prvky požadovanými zájezdovou dopravou vznikajícími v důsledku německých a nyní francouzských deregulací, tzn. pro evropské regionální a mezinárodní autobusové linky.

VÍCE NEŽ JEN „STŘÍBRNÝ ÚSMĚV“

Z toho důvodu zde byla prezentována nejvyšší verze vozu Magelys Pro, vybavena dalšími prvky: rampou pro vozíčkáře se speciálními dveřmi a odnímatelným stolkem, který umožňuje řidiči snadno naložit postiženého bez nutnosti odstranit sedadla, 46 koženými sedadly, 3 elektricky sklopnými LCD monitory, WIFI, zásuvkami 220 V a USB, GPS a silniční kamerou. Magelys byl mezi kandidáty jediným autobusem, který nepoužívá ke snižování emisí výfukových plynů technologii EGR (recirkulaci spalin), ale spoléhá se výhradně na technologii SCR (selektivní katalytickou redukci). Navíc přestože motor Iveco Cursor 9 má zdvihový objem pouze 8,7 l, jeho maximální výkon dosahuje 294 kW/400 k a točivý moment činí 1700 N.m při 1250 min^{-1}. Je spojen s automatizovanou převodovkou ZF AS-Tronic, která umožňuje velice pohodlnou jízdu. Spotřeba paliva je ve srovnání s motory Euro V až o 10 % nižší, k čemuž přispělo snížení hmotnosti o 200 kg a optimalizované aerodynamické vlastnosti. ■

INZERCIA

MAX PARTS
FOR TRUCK, TRAILER AND BUS

MAX Parts je nová značka vysoko kvalitných náhradných dielov a príslušenstva pre nákladné a úžitkové vozidlá, prívesy, návesy a autobusy.

Po všetkých stránkach spĺňajú minimálne rovnaké požiadavky ako originálny diel.

ADIP SLOVAKIA

TLMIČE PÉROVANIA

S ľahkosťou k úspechu.

Efektívna preprava na európskych cestách

Užitočnou optimalizáciou zaťaženia návesov generácie **BERGERecotrail®**, s nízkou hmotnosťou 4,7 tony, sa výrazne zvyšuje účinnosť transportu. Za jeden transport s návesom **BERGERecotrail®** sa podarí prepraviť v priemere o 6-7% viac tovaru, než u konvenčných vozidiel, a má to aj priaznivý vplyv v oblasti životného prostredia. Toto sú výhody návesu **BERGERecotrail®**:

- ✔ Nižšia pohotovostná hmotnosť
- ✔ Ďalšia úžitková hmotnosť – v závislosti od typu: 500-1500 kg
- ✔ Nízka spotreba paliva – ročné úspory 3-4%
- ✔ Najvyššia stabilita

Ekonómia a ekológia

Návesy zjednocujú úspornosť a ekologický efekt, ktoré podporujú hospodárstvo a výrazný nárast prepravnej efektivity. Rastúci podiel na trhu, príjmy a zisky sú kľúčové pre úspech v tejto oblasti, pričom sa nezabúda aj na životné prostredie.

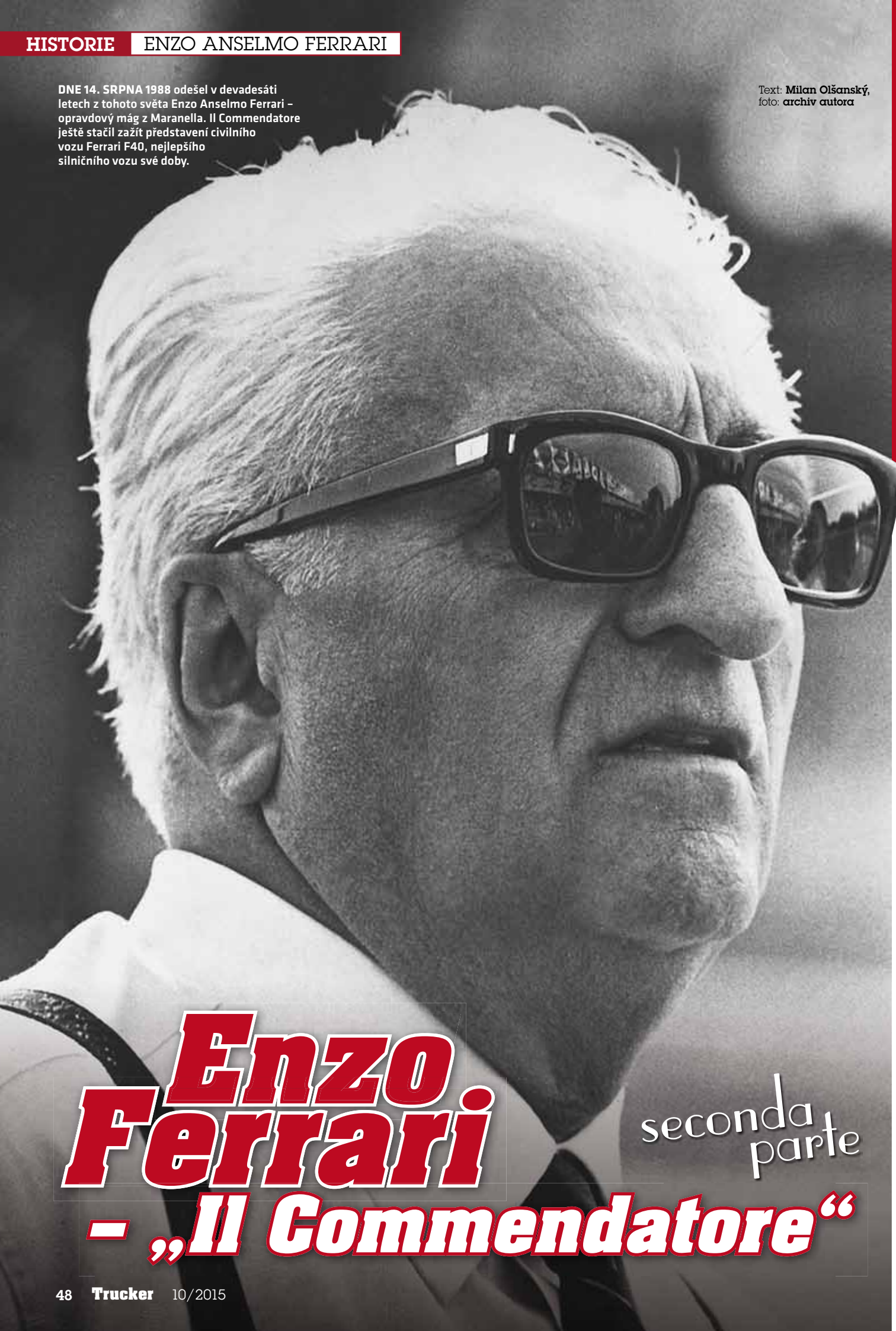
Návesy **BERGERecotrail®** predstavujú symbiózu ekonomiky a ekológie spolu zaručujúce ekonomický úspech v podnikaní s čo najväčšou úľavou pre životné prostredie.

Autorizovaný importér pre ČR a SR:

CARPE, s.r.o.

carpe@carpe.eu
GSM1: +421 903 775 992
www.carpe.eu

BERGERecotrail®



DNE 14. SRPNA 1988 odešel v devadesáti letech z tohoto světa Enzo Anselmo Ferrari – opravdový mág z Maranella. Il Commendatore ještě stačil zažít představení civilního vozu Ferrari F40, nejlepšího silničního vozu své doby.

Text: **Milan Olšanský,**
foto: **archiv autora**

Enzo Ferrari – „Il Commendatore“

seconda parte

PO DRUHÉ světové válce vyjely na závodní trať konečně též vozy značky Ferrari. Enzovi se tak splnil dávný sen.

VITTORIO JANO, maďarský rodák, byl geniální konstruktér, který položil základy úspěšným závodním vozům Alfa Romeo, ale též jiných značek.

Enzo Ferrari

Ve třicátých letech dvacátého století začal budovat svoji vlastní závodní stáj. Angažoval nejlepší italské i zahraniční automobilové závodníky své doby a dokázal jim nabídnout skvělé zázemí.

Scuderia Ferrari se zúčastnila od roku 1930 do roku 1937 více než 225 závodů, v nichž dosáhla 114 vítězství. Během těchto osmi sezon svěřoval Enzo Ferrari vozy Alfa Romeo nejznámějším jezdcům té doby. Od Tazia Nuvolariho k Giuseppe Camparimu, od Louise Chirona k Achille Varzimu.

PROTI TĚŽKÝM SOUPEŘŮM

Abychom mohli správně ocenit význam a úspěchy stáje Ferrari, musíme si uvědomit, že Enzo čelil na závodních tratích, i mimo ně, jedněm z nejsilnějších soupeřů všech dob – německým stájím Třetí Říše. Zatímco Fűhrer – Adolf Hitler až téměř hystericky podporoval závodní automobily penězi i materiálem, Il Duce – Benito Mussolini se omezil pouze na zasílání kladných telegramů.

V roce 1937 se hvězdný konstruktér maďarského původu, Vittorio Jano (1891 - 1965), vrátil z Alfy Romeo do Turína k Lancii. Slavná automobilka byla svěřena do rukou Ugo Gobbata. Ten nabídl Ferrarimu vedení sportovního oddělení za podmínek, že svoji Stáj Ferrari zlikviduje, Alfa přitom vzala finanční starosti zcela na sebe. Ve smlouvě však byla zajímavá klauzule.

V případě zrušení předmětné smlouvy se Ferrari další čtyři roky nesmí zabývat ani auty, ani závody. Vztahy mezi Gobbatem a Ferrarim byly od začátku napjaté. Během několika měsíců vše vyvrcholilo sporem o proplacení projektu závodního vozu typu 158. Zatímco německá vojska v roce 1939 napadla Polsko, Enzo Ferrari se nadobro rozešel s Alfou Romeo.

VLASTNÍ FIRMA

V prosinci roku 1939 založil Enzo Ferrari firmu Auto Avione Construzioni. Během druhé světové války přeložil svoji továrnu z Modeny do Maranella, v roce 1944 byla firma postižena těžkým bombardováním spojeneckými leteckými svazy. Osvobození a rok 1945 přinesl Ferrarimu také zrušení závazku vůči Alfě Romeo. Konečně mohl v klidu ustanovit firmu Ferrari.

Jedna z dalších partnerských krizí v osobním životě Enza Ferrariho vedla k narození nemanželského syna Piera, kterého povila skromná žena Lina Lardiová. Žádný ze soukromých problémů však nemohl odlákat Ferrariho od práce na stavbě svého prvního závodního automobilu. Po válce se spojil s ideální osobností. Gioacchino Colombo byl nejlepším žákem Vittoria Jana. Po osvobození byl vyobcován z Alfy Romeo s tím, na tu dobu běžným, obviněním, že byl přesvědčeným fašistou. Ferrari nezaváhal a okamžitě Colomba angažoval. Ten během několika týdnů ve své ložnici narýsoval a vyprojektoval nový dvanáctiválcový motor, který se později stal doslova symbolem rudých vozů z Maranella, jako pohonou jednotku pro první Ferrari Sport, později označeného jako 125 S.

Rok 1947 byl časem debutu nové značky ve světě motorismu. Značky, která »»

SVÉ MÍSTO za volantem Alfy Romeo pod vedením Enza Ferrariho měl svého času také Tazio Nuvolari, který pro značku dobyl nejedno vítězství.

OD SAMOTNÝCH počátků své závodní stáje Scuderia Ferrari najímal Il Commendatore ty nejlepší jezdce – v roce 1934 jezdil za Ferrariho také Achille Varzi.

ALBERTO DE PORTAGO ve voze Ferrari 335S na trati Mille Miglia 1957 ještě v plném trapu v jízdě za vítězstvím.

ALBERTO ASCARI v roce 1932 na německém Nürburgringu za volentem Ferrari Tipo 500 homologace Formule 2.

FERRARI 125 S byl první závodní vůz slavného jména. Vidlicový dvanáctiválec pro něj zkonstruoval v roce 1947 Gioacchino Colombo.

výrazně ovlivnila posledních téměř sedmdesát let vývoje sportovních i závodních vozů – Ferrari.

OD ÚSPĚCHU K ÚSPĚCHU

První solidní úspěch přišel 11. května 1947, Franco Cortese vyhrál po těsném souboji s vozem Fiat Stanguellini 1100 Velkou cenu Říma na Caracallově okruhu zasazeném do působivé architektonické části věčného města.

O rok později vyhrál Clement Biondetti s vozem Ferrari 166 S slavnou Mille Miglia. S vozem se stejným znakem pokořil stejný jezdec ještě v tom samém roce všechny soupeře na Targa Florio. V devětačtyřicátém dovedla posádka Chinetti – Selsdon vítězně dvanáctiválec Ferrari do cíle prvního poválečného ročníku 24 hodin v Le Mans. Shodou okolností a díky zavedení indexové metody se na druhém místě za dvoulitrovým rudým vozem umístila československá posádka Krattner – Sutnar s třičvrtělitrovým dvoutaktem Aero Minor Sport. Alberto Ascari dosáhl ve stejném roce vítězství ve Velké ceně Itálie s typem 125 C Doppio Stadio.

Alberto Ascari byl prvním Mistrem světa Formule 1 s vozem Ferrari, a to dokonce hned dvojnásobným, z let 1952 a 1953. Poté odešel ke konkurenci, ale ve voze Lanica nenašel než smrt.

Rok 1950 byl prvním, kdy bylo vypsáno Mistrovství světa v závodech monopostů Formule 1. Historicky prvního titulu dosáhl „Nino" Farina na Alfě typ 158, který byl před válkou vyprojektován ve Ferrariho kanceláři, a na jehož vývoj v roce 1960 dohlížel již opět Gioacchino Colombo, který se ten rok vrátil od Ferrariho k Alfě Romeo. Během roku 1950 se Ferrariho vozy nijak hvězdně neprosadily, pro poslední Velkou cenu, která byla shodou okolností organizovaná v Itálii, nasadili maranellští nový typ 375 s objemem motoru 1500 cm^3 bez kompresoru.

Čtrnáctého srpna 1951 vyhrál vůz Ferrari první regulérní závod započítávaný do seriálu Mistrovství světa Formule 1 – Florián Gonzáles zvítězil ve Velké ceně Anglie. Rok 1952 se stal s konečnou platností rokem Ferrari. Alberto Ascari se s rudým vozem vyšvihl na post Mistra světa Formule 1. Éra automobilů z Maranella právě začala.

V třiapadesátém znovu vyhrál Ascari s vozem Ferrari mistrovství světa Formule 1, přesto se v tomto roce začaly nad vozy

V ROCE 1957 de Portago v závodě Mille Miglia těžce havaroval. Na „druhý břeh řeky Styx" si sebou vzal spolujezdce Edmunda Nelsona a ještě dalších devět lidí.

ZA DE PORTAGOVU havárii v roce 1957 se ocitl Enzo Ferrari obrazně a dokonce i fyzicky na lavici obžalovaných. Trvalo celé čtyři roky než ho omilostnili.

ALBERO ASCARI ve voze Ferrari Tipo 500 Formule 2 na belgickém okruhu ve SPA Francorchams v roce 1952.

PRVNÍ solidní úspěch vozů Ferrari přišel 11. května 1947, Franco Cortese vyhrál po těsném souboji s vozem Fiat Stanguellini 1100 Velkou cenu Říma na Caracallově okruhu.

ENZO FERRARI si založením společnosti pod svým vlastním jménem splnil dávný sen. Vozy značky Ferrari začaly dobývat svět a peněženky těch nejbohatších zákazníků.

s černým koníkem ve znaku stahovat stejně černé mraky. Mercedes-Benz připravoval svůj triumfální návrat na závodní tratě.

Kromě stuttgartské firmy začal vystrkovat drápky i Gianni Lancia, který se cítil být připraven na debut svého vozu ve Formuli 1, Vitto Jano totiž dokončil vůz s typovým označením D 50. Aby se však novoučká Lancia mohla prosadit, potřebovala za volantem opravdu ty nejlepší z nejlepších. V rámci námluv Alberta Ascariho a Gigi Villoresiho došlo k jejich rozchodu s Ferrarim. Ten se cítil zrazen a podveden. Svěřil proto své vozy již poněkud postaršímu Farinovi, Gonzálesovi, Magliolimu, Trintignantovi a mladému Angličanovi jezdícímu s motýlkem u krku, Miku Hawthornovi.

ZNOVU NA ŠPIČCE

První dvě Velké ceny roku 1954 se odehrály ve stylu soubojů Maserati a Ferrari, potom ovšem vstoupil na závodní tratě navrátivší se Mercedes-Benz a byl konec závodění. Následující rok byl ještě temnější, Mercedesy prostě nebyly k poražení. V druhé

NEŠŤASTNÝ DINO FERRARI, jeho nevyhnutelná smrt srazila otce Enza na mnoho let hodně hluboko do deprese a zmaru.

FERRARIMU nebyly vozy ostatních značek cizí, i když obrázek, jak vystupuje z Mini Cooperu, je poměrně raritní a svým způsobem též humorný.

polovině května tragicky zahynul Alberto Ascari na závodišti v Monze, pro Lancii to byla rána z milosti. V důsledku smrti svého „kapitána" se značka vzdala další závodnické činnosti.

Začátkem června však motoristický svět zaznamenal ještě větší tragédii. Pierre Levengh pilotující Mercedes byl hlavním aktérem strašlivé havárie v závodě 24 hodin Le Mans. Německá závodní stáj odstoupila ze scény a sarkasticky komentovala nové možnosti Ferrariho: „Konečně se budou italské vozy moci znovu stát těmi nejrychlejšími."

Lancia byla likvidována, a tak se největším rivalem Ferrariho stal pro rok 1956 Maserati. Ferrari angažoval nejlepší jezdce, kteří po závodních tratích kroužili. Jeho tým vedl Juan Manuel Fangio, zatímco druhý muž z neporazitelné mercedesovské dvojice z loňska, Stirling Moss, usedl právě do kokpitu vozu Maserati. Vzrušující zážitky z nadcházejících bojů na závodních tratích kalila Ferrarimu obava o jediného právoplatného syna Dina, který byl zasažen nevyléčitelnou nemocí. »»

UNIKÁTNÍ sportovní vůz Ferrari 330 GT z let 1963 až 1968 navázal na úspěch modelové řady Ferrari 250.

FERRARIHO vozům obětovali mnozí jezdci to nejcenější – život: Mike Hawthorn, Peter Collins, Luigi Musso, Wolfgang von Trips, Giancarlo Baghetti a Olivier Gendebien a další.

1 2

1 FERRARI 312 T byl v různých verzích používán v kolotoči Formule 1 od roku 1975 až do roku 1980. Z jeho volanty vybojovali Niki Lauda (1975 a 1977) a Jody Scheckter (1979) tři tituly Mistrů světa Formule 1.

2 NIKA LAUDA před havárií v roce 1976.

3 ROK PO HAVÁRII na Nürburgringu 1976 byl Niki Lauda opět Mistrem světa Formule 1 a opět s vozem Ferrari.

4 TÉMĚŘ všichni jezdci vždy toužili usednout za volant závodních anebo alespoň sportovních vozů Ferrari, někteří z nich by udělali téměř všechno, jen aby se jim to povedlo.

Dino zemřel 30. června 1956, i když se Ferrari snažil nevýslovný žal přehlušit zběsilou prací, den ode dne se propadal do něčeho, čemu potom sám říkával „mé strašné radosti“. Synova smrt radikálně změnila Enzův život.

Automobil nesoucí Ferrariho jméno se v roce 1956 ocitl opět na nejvyšším stupínku Mistrovství světa Formule 1, Fangio tak získal svůj čtvrtý titul a jméno Ferrari se po dvou letech temna znovu vrátilo na výsluní motoristického sportu.

Hned následující sezónu však byl Enzo Ferrari posazen přímo fyzicky na lavici obžalovaných, aby se zodpovídal za tragické události na Mille Miglia, při nichž přišlo o život mimo Alfonza De Portaga a jeho spolujezdce Edmunda Nelsona jedoucích na Ferrari ještě dalších devět lidí. Celé čtyři roky trvalo, než byl Ferrari v této věci omilostněn. V roce 1960 udělila Universita v Bologni Enzu Ferrarimu titul inženýra honoris causa.

ČERNÉ OKAMŽIKY

Další roky byly lemovány na jedné straně fantastickými úspěchy jak ve Formuli 1, tak ve vytrvalostních závodech, na straně druhé se však zjevovalo celé panoptikum vynikajících jezdců, kteří obětovali své touze a vozu Ferrari to nejcenější – život. V hrůzném zástupu defilovala jména – Mike Hawthorn, Peter Collins, Luigi Musso, Wolfgang von Trips, Giancarlo Baghetti a Olivier Gendebien. A aby nebylo černých chvilek dost, sesypala se Ferrarimu celá organizační struktura jeho království. Osm klíčových osob v čele se slavným Carlem Chittim podalo demisi.

Nezdolný Ferrari však svěřil vedení závodního oddělení mladému inženýrovi Maurovi Forghierimu, synu starého zaměstnance firmy. V šedesátých letech došlo k souboji individualistického Ferrariho s pragmatickým a dravým Henry Fordem II. Nejdříve Enzo odolával na tratích vytrvalostních závodů, později musel čelit žravločí snaze Forda zlikvidovat malou evropskou firmu finančními transakcemi. Houževnatý Enzo Ferrari stál na svých pozicích až do roku 1966, tehdy konečně Ford vyhrál po neuvěřitelném materiálním a finančním nasazení prestižních 24 hodin Le Mans. Finanční a podnikatelský tlak byl na konci šestého desetiletí obrovský.

Zdálo se, že individuality, jako je Ferrari, již nemohly dále přežít. Dne 18. června 1969 postoupil Ferrari 50 % svých akcií turínskému Fiatu. Tomu Fiatu, který mu po celý život způsoboval hořkost v srdci. Ferrari si jako jednu z mála aktivit ponechal úplnou nezávislost v řízení oddělení závodních vozů.

ENZO, NIKI A JODY

Rok 1972 přinesl do sbírky úspěchů čtrnáctý titul ve světovém mistrovství sportovních automobilů. Bohužel již několik let nebylo Ferrari schopno pokořit „zbytek“ světa ve Formuli 1. Po dlouhých jedenácti letech se to v roce 1975 však podařilo nové rakouské hvězdě v kokpitu maranellského speciálu.

Na špici pelotonu závodních monopostů

NIKI LAUDA byl pro značku Ferrari doslova požehnáním. Nicméně i on málem za volantem vozu nejslavnější značky málem ztratil to nejcennější – život.

NĚKOLIK TÝDNŮ po děsivé havárii na Nürburgringu v roce 1976 vystoupil Niki Lauda na veřejnosti, aby sdělil své plány bojovat s vozem Ferrari opět o titul.

Dino byl sportovní vůz z dílny Ferrari. Oblíbené příjmení však chybělo, protože vůz byl zasvěcen synovi Il Commendatoreho, který zemřel na následky nevyléčitelné nemoci.

O VZTAZÍCH starého pána a jezdců, kteří pro jeho i svoji slávu závodili za volanty vozů Ferrari, se již tehdy vyprávěly a psaly celé knihy. Ať to bylo tak či onak, pravdou je, že Ferrari byl a je pojem, který vždy vzbuzoval úctu a touhu.

pozvedl prapor Ferrari Niki Lauda a v roce 1977 znovu. Ve stejném roce, 5. března, se Enzo Ferrari na mimořádném shromáždění akcionářů firmy vzdal funkce prezidenta společnosti, zůstal ale vedoucím oddělení závodních vozů. Informace se na veřejnost dostala po dalších dvou týdnech. V roce 1979 na dlouhé roky naposled ovládl Mistrovství světa Formule 1 opět vůz Ferrari, tentokrát za volantem s Jody Schecktrem. V roce 1978 Ferrari ovdověl, manželka Laura zemřela 27. února.

Další desetiletí firmy bylo poznamenáno výsostným postavením Il Commendatoreho a jeho tvrdou řídící rukou.

O vztazích starého pána a jezdců, kteří pro jeho i svoji slávu závodili za volanty vozů Ferrari se již tehdy vyprávěly a psaly celé knihy. Ať to bylo tak či onak, pravdou je, že Ferrari byl a je pojem, který vždy vzbuzoval úctu a touhu. Mnoho jezdců, závodních nebo civilních, chtělo usednout za volant magického vozu. Celé plejádě z nich se to podařilo, avšak jen ti nejlepší se stali opravdovými mistry. Vlastnit superrychlé Ferrari, byť civilní, se stalo v průběhu existence značky prestižní záležitostí.

FERRARI PO FERRARIM

Bylo by možné rozebírat Ferrariho život z mnoha stránek. Zaměřit se na něj jako na závodníka, manažera či obchodníka, pokaždé by vznikla rozsáhlá publikace ozdobená zřejmými úspěchy téměř ve všech oblastech činnosti italského kouzelníka. Spokojme se však s konstatováním, že firma i značka, kterou Ferrari založil, žije plnohodnotným způsobem i po jeho smrti. Několik dnů před Enzovými devadesátinami mu Univerzita v Modeně udělila hodnost doktora fyziky honoris causa.

ENZO FERRARI

Dne 14. srpna 1988 odešel, v devadesáti letech, z tohoto světa Enzo Anselmo Ferrari – opravdový mág z Maranella. Il Commendatore ještě stačil zažít představení civilního vozu Ferrari F40, nejlepšího silničního vozu své doby. Několik týdnů po smrti Enza Ferrariho se jela Velká cena Itálie, v níž vozy Ferrari za volanty s Gerhardem Bergerem a Michelem Alboretem obsadily dvě první místa, mimochodem byl to jediný závod sezony, který nevyhrály vozy McLaren. V roce 2002 Ferrari představilo model Enzo pojmenovaný po svém zakladateli.

Po smrti zakladatele Scuderia Ferrari zaznamenala celkové vítězství v Mistrovství světa Formule 1 v letech 2000, 2001, 2002, 2003 a 2004 s fenomenálním a jistě jedním z nejlepších závodních jezdců všech dob Michaelem Schummacherem. V roce 2007 získal s Ferrari titul Mistra světa Formule 1 ještě Fin Kimi Raikkonen. ■

V ROCE 1975 a poté znovu v roce 1977 se Niki Lauda stal s vozem Ferrari Mistrem světa Formule 1.

ENZO FERRARI, Niki Lauda a Luca di Montezemolo, silná trojice, která ovlivnila nejen světový motor sport, ale též celý automobilový průmysl.

Text: **Milan Olšanský**, foto: **archiv**

Dvojnásobné double

Velmi dobře zvládli nejlepší čeští okruhoví truckeři šestý podnik letošní sezony ETRC v severočeském Mostě. David Vršecký a Adam Lacko vybojovali dvakrát vítězné double!

Ve dvouměsíční pauze mezi pátým a šestým závodním víkendem letošní sezony podstoupil David Vršecký drobný chirurgický zákrok na pravém koleni. Přesto, že se v Mostě objevil ještě o berlích, hodlal do závodů před tuzemskými fanoušky dát rozhodně vše. Jak řekl, tak také udělal a dost možná ještě více. Doslova odhodil berle a šel závodit a vyhrávat!

BUGGYRA opět dobyla Most a ukázala, že nejen v Česku umí bojovat o vítězství.

PRVNÍ MOSTECKÁ RADOST

V sobotním superpole byl lepší Adam Lacko, který vydobyl třetí pořadí na startovním roštu, David Vršecký byl pátý. Mezi nimi a před nimi pouze „vlčáci" s tahači MAN – Norbert Kiss, Jochen Hahn a Antonio Albacete.

V prvním závodě udržel Adam Lacko výbornou třetí pozici za Kissem a Hahnem, zatímco David Vršecký se propadl, díky defektu na zadní nápravě (roztrhl si jednu z pneumatik o MAN Reného Reinerta) na místo osmé. Zajímavých osm bodů vybojoval za páté pořadí Gerd Körber s tahačem Iveco. Zbylých sedm pilotů do prestižní desítky byli všichni s tahači MAN včetně dvou žen – Ellen Lohr (10. místo) a Stephanie Halm (7. místo). Příjemným překvapením bylo deváté místo, mnohdy již zcela odepisovaného, Františka Vojtíška (MAN).

Osmé místo v cíli prvního pohárového závodu dalo Davidu Vršeckému šanci startovat do hendikepového klání z první řady a nejvýhodnější pozice. Vršeckému sice nevyšel start, neboť se před něj dostala Stephanie Halm, nicméně poté si počkal a soustředěným tlakem se dostal na první místo. Lacko se protáhl postupně na druhé místo a bylo z toho, diváky velmi oceňované, první české double víkendu!

DAVID VRŠECKÝ zaznamenal v Mostě vítězství, ale také krutou bolest operovaného kolena – přesto se pořád smál.

ADAM LACKO vyhrál poslední závod v Mostě se zhasnutým motorem své Buggyry.

PRO ZNAČKU BUGGYRA bylo vítězství v posledním závodě v Mostě 2015 v pořadí již 250., tím se nemůže pochlubit každá značka – zvláště ne některá soukromá.

V SEVEROČESKÉM MOSTĚ byla opět na trati pořádná tlačenice, jezdci na Buggyrách a tahačích MAN bojovali o palmu vítězství.

DAVID VRŠECKÝ slaví s týmovým parťákem Adamem Lackem první Mostecké double – sobotní.

DRUHÁ MOSTECKÁ RADOST

Nedělní pohárový závod nadělil jezdcům Buggyry jen samé starosti. David Vršecký znovu laboroval se zraněným kolenem – tentokrát mu „vypadlo“ v nejnevhodnější chvíli a celou polovinu okruhu trvalo, než jej za velkých bolestí dostal zpět do funkčního stavu. Přesto závod nevzdal, i když jej zdravotní problémy srazily na šesté místo.

Adam Lacko měl naopak problémy s elektronikou vozu. Nejprve zlobil speed limiter a poté dokonce začal vynechávat motor. Osmé místo bylo sice hrozivé, ale opět se otevíraly možnosti pro hendikepový závod. Stupňům vítězů tak dominovali jezdci s tahači MAN v pořadí: Jochen Hahn, Norbert Kiss a Antonio Albacete.

První místo na startu do posledního hendikepového závodu mosteckého víkendu Adam Lacko zhodnotil zcela dokonale. Za zády měl záhy Davida Vršeckého, který tam vydržel až do konce, když musel odolávat neustálým útokům ze strany Jochena Hahna a Norberta Kisse. Lacko znovu pocítil závan možné smůly, když u jeho Buggyry přestal tři zatáčky před cílem fungovat motor. Cílovou pásku protrhl Adam Lacko již se ztichlým speciálem, ale na vítězné pozici. Druhé víkendové double chutnalo ještě sladčeji než to první. Adam Lacko získal v Mostě 50 bodů, protože stejný počet získal i průběžně třetí Jochen Hahn, potvrdili oba dva jezdci svoje druhé a třetí pořadí v průběžné klasifikaci jednotlivců. To Norbert Kiss s 55 body se o dalších pět bodů posunul na špičce průběžného hodnocení od „zbytku světa“. Co je ovšem důležitější – 44 bodů Davida Vršeckého, který jimi přispěl nejen k upevnění svého průběžně čtvrtého místa v klasifikaci jednotlivců, ale především k navýšení náskoku týmu Buggyra Racing v Poháru konstruktérů. Druzí v průběžném pořadí jsou o padesát čtyři body zpět Norbert Kiss a Antony Janiec (OXXO Lion tým).

Průběžné pořadí ETRC 2015 – jednotlivci

Poř.	Pilot	Truck	Body
1.	Norbert Kiss	MAN	374
2.	Adam Lacko	Buggyra	298
3.	Jochen Hahn	MAN	275
4.	David Vršecký	Buggyra	242
5.	Antonio Albacete	MAN	219
6.	René Reinert	MAN	150
7.	Antony Janiec	MAN	100
8.	Gerd Korber	Iveco	97
9.	Stephanie Halmová	MAN	62
10.	Ellen Lohrová	MAN	54

Průběžné pořadí ETRC 2015 – týmy

Poř.	Tým	Truck	Piloti	Body
1.	Buggyra	Buggyra	Vršecký/Lacko	566
2.	OXXO LION	MAN	Kiss/Janiec	512
3.	REINERT	MAN	Hahn/Reinert	447
4.	Lutz Bernau	MAN	Albacete/Lohrová	320
5.	Tankpool 24	Mercedes	Rehfeld/Kursim	36

Každé vozidlo musí projít tvrdými testy, než jde do sériové výroby, alespoň pokud chce být úspěšné. Proces zrychleného stárnutí dokáže za pouhých šest měsíců nasimulovat deset let nejhoršího zacházení v rukou zákazníků.

PŘED UVEDENÍM na trh nový model najezdil více než 500 000 km u vybraných provozovatelů Transitu.

Text: **Milan Olšanský,** foto: **archiv**

Půlroční testy

Při testech životnosti najezdily prototypy nového Fordu Transit ekvivalent jedenácti milionů kilometrů, často za extrémních klimatických podmínek.Teploty se během testování pohybovaly od –40 do +40 °C.

„Myslím, že řada zákazníků by nevěřila, čím vším si vůz prošel,“ řekl **David Gregory**, šéfkonstruktér programu Transit.*„Napodobujeme nejhorší možné zacházení, jakému lze dodávku vystavit, a spokojeni jsme až tehdy, když nový model projde bez ztráty kytičky – což byl případ Transitu.“*

V EVROPĚ I AMERICE

Nový model je v historii Transitu první, který se bude prodávat jak v Evropě, tak v Severní Americe. Proto se testoval ve zkušebních areálech Fordu v belgickém Lommelu i michiganském Romeu.

V Lommelu Ford připravil pro nový Transit ve variantách Van, Chassis Cab a Minibus více než 30 náročných zkoušek. Byl mezi nimi i test odolnosti při jízdě s přívěsem, prováděný se zatížením na nejvyšší přípustnou hmotnost.

Došlo také na dva měsíce nonstop jízdy na nejvyšší dosažitelnou rychlost, rozbité štěrkové cesty i solné a bahenní lázně. Odolnost proti korozi se testovala rovněž v klimatických komorách, kde byly vozy po dobu 12 týdnů vystaveny vysoké vlhkosti vzduchu. Při dalším testu musel prototyp celý měsíc jezdit po krátké dráze ve tvaru číslice 8.

TESTY ODOLNOSTI se vyplatí, jen tak je nový vůz připraven na všechny nástrahy reálného provozu.

NA SPECIÁLKÁCH

Technici přejeli s novým Transitem více než pěttisíckrát speciální úsek s extrémními nerovnostmi a najížděli s ním rychlostí 60 km/h do 140 mm vysokého obrubníku. Ford navíc testoval prototypy Transitu v pečlivě vybraných lokalitách v Evropě, Severní Americe, Africe i Asii. V Arizoně, Dubaji či Jižní Africe čelily vozy čtyřicetistupňovému vedru, ve Finsku a Kanadě měla teplota vzduchu stejnou hodnotu, ale s minusovým znaménkem. Jízdní zkoušky nicméně probíhaly i na mnoha dalších místech od rakouských Alp až po Death Valley.

Před uvedením na trh nový model najezdil více než 500 000 km u vybraných provozovatelů Transitu. Vznětový motor 2.2 Duratorq musel vydržet desetitisíce hodin testování ve zkušebně. Jeden z testů motoru například simuloval 46 dnů nepřetržitého městského provozu. Životnost jednotlivých komponentů ověřovaly speciální zkušební stolice, které za 30 dnů zvládnou provést stejný počet cyklů, jaký odpovídá deseti letům reálného používání.

Na základě poznatků získaných při testování provedl Ford více než 100 důležitých modifikací nového Transitu – například zesílení příčníků rámu u verze podvozek. ■

V TESTECH najezdily prototypy Fordu Transit ekvivalent více než 11 milionů kilometrů.

NA ZÁKLADĚ poznatků z testování byla provedena celá řada změnových řešení.

INZERCE

KAM CHODÍTE NA ŠKOLENÍ VY?

MERCEDES-BENZ ACTROS v nejmodernějším provedení zaujal celou řadu zákazníků, kteří na něj nedají dopustit.

Neuvěřitelné je skutkem

DÍL PRVNÍ

SRDCEM těžkých nákladních vozidel Mercedes-Benz jsou motory řady OM 471, postavené na nové globální platformě.

DNES PŘICHÁZÍ na trh druhá generace vysokovýkonných motorů OM 471 Euro VI, které jsou opět o něco lepší.

Kdo by řekl, že při vyšším výkonu spalovací motor sníží spotřebu paliva a tím i emise škodlivin ve výfukových plynech, tedy alespoň ty, na něž se zaměří následující emisní norma Euro VII?

Text: z firmeních materiálů upravil
Milan Olšanský
foto: **archiv**

Úspora 11001 paliva za rok a o tři tuny méně emisí CO_2 – to jsou dva údaje o tahači Mercedes-Benz Actros pro dálkovou dopravu s nejnovější generací motoru Mercedes-Benz OM 471 pro těžký provoz, které platí při ročním proběhu 130 000 km!

PĚT ÚROVNÍ MAXIMÁLNÍHO VÝKONU

Nová generace vznětového šestiválce se zdvihovým objemem 12,81 Mercedes-Benz OM 471 je nyní k dispozici v následujících základních verzích: 310 kW /421 k při 1600 min^{-1} a 2100 N.m při 1100 min^{-1}, 330 kW /449 k při 1600 min-1 a 2200 N.m při 1100 min^{-1}, 350 kW/476 k při 1600 min^{-1} a 2300 N.m při 1100 min^{-1} , 375 kW/510 k při 1600 min^{-1} a 2500 N.m při 1100 min^{-1}, 390 kW/530 k při 1600 min^{-1} a 2600 N.m při 1100 min^{-1}.

Základní výkonové varianty s 310 kW/421 k, 330 kW/449 k a 350 kW"/476 k jsou doplněny třemi verzemi s označením „Top Torque". U těchto motorů je při jízdě na nejvyšší převodový stupeň automatizované převodovky Mercedes PowerShift 3 v případě potřeby zvýšen točivý moment o 200 N.m. Tato strategie snižuje potřebný počet řazení a zvyšuje rychlost přepravy bez negativního vlivu na spotřebu paliva. Její význam je u nejnovější generace těchto motorů posílen ještě rychlejším nárůstem točivého momentu ve velmi nízkých otáčkách. Německý konkurent MAN dodává motory MAN D26 druhé generace v rámci balíčku opatření EfficientLine 2 se systémem TopTorque již od začátku letošního roku. O 200 N.m dokáží navýšit maximální točivý moment v rámci využití dvou nejtěžších převodových stupňů automatizované převodovky MAN TipMatic2 – poznámka redakce.

Strohá čísla udávající maximální hodnoty výkonu a točivého momentu motorů OM 471 uvedenou skutečnost odrážejí pouze částečně. Nejvyšší výkon je u všech motorů nové generace k dispozici na téměř konstantní úrovni v širokém rozsahu otáček od 1450 do 1800 min^{-1}. Také nejvyšší točivý moment je téměř konstantní od 900 do 1450 min^{-1}. Z toho plyne excelentní jízdní charakteristika s mimořádně širokým pásmem využitelných otáček.

NOVÁ GENERACE X-PULSE

Zásadní součástí nové generace motorů je nejnovější generace vstřikovací soustavy X-Pulse, systému typu Common Rail s multiplikátorem tlaku ve vstřikovačích a možností libovolného řízení průběhu vstřikovacího procesu. Maximální tlak ve společném zásobníku tlaku byl zvýšen z 900 barů »»

NYNÍ JE OM 471 k dispozici v pěti výkonových variantách. Vrcholem je maximální výkon 390 kW/530 k.

PRŮBĚŽNÝ vývoj se týká veškerých součástí motoru.

U NOVÉ GENERACE motoru bylo dosaženo nižší spotřeby a příjemnějšího průběhu výkonu a točivého momentu.

NOVÉ MOTORY ženou nejnovější modely těžkých nákladních řad Mercedes-Benz, včetně vozidel určených pro nadrozměrnou přepravu.

Z NOVÉHO vstřikovacího systému profitují všechny výkonové varianty druhé generace motoru OM 471.

MERCEDES-BENZ nyní používá delší standardní převod v nápravě: i=2,533. U pneumatik 315/70 R 22,5" to znamená, že při otáčkách 1150 min^{-1} jede vůz rychlostí 85 km/h.

na 1160 barů, což umožňuje dosahovat maximálního pracovního vstřikovacího tlaku 2700 barů.

Dosavadní sedmiotvorové vstřikovací trysky byly nahrazeny osmiotvorovými tryskami, čímž se zvýšil maximální průtok o 10 %. Kromě toho je nová také geometrie vybrání dna pístu a kompresní poměr byl výrazně zvýšen ze 17,3:1 na 18,3:1, přičemž míra recirkulace výfukových plynů byla snížena. Souhrn všech opatření přinesl další zvýšení účinnosti v celém rozsahu provozních podmínek. Výsledkem je výrazně nižší spotřeba paliva. Důsledkem nového průběhu křivky točivého momentu je také posunutí nejnižší spotřeby paliva do oblasti nižších otáček.

Protože je motor důsledně koncipován pro nízkou spotřebu paliva, dochází při spalování k vyšší tvorbě emisí NOx. Proto byl systém SCR vybaven novým a účinným katalyzátorem SCR. Spotřeba aditiva AdBlue odpovídá přibližně pěti procentům spotřeby paliva, což je přibližně na úrovni předchozích motorů Euro V.

VRCHOLNÁ VERZE 390 KW/530 K

Nejnovější generace X-Pulse s výrazně vyšším vstřikovacím tlakem tvoří zároveň předpoklad pro zavedení nové vrcholné verze řady OM 471, která dosahuje maximálního výkonu 390 kW/530 k a vynikajícího maximálního točivého momentu 2600 N.m.

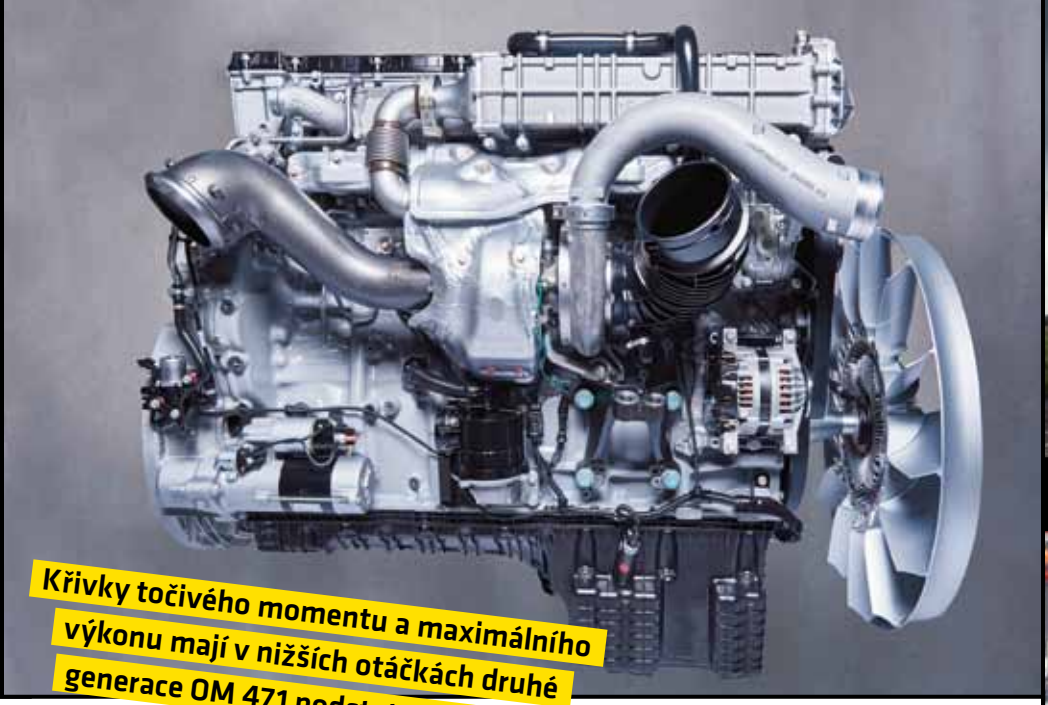
Již při volnoběžných otáčkách 600 min^{-1} nabízí nový motor suverénní točivý moment 1600 N.m. OM 471 tak vstupuje do oblasti výkonových parametrů, které byly ještě před několika lety vyhrazeny výrazně větším motorům a osmiválcům. OM 471 patří mezi nejvýkonnější vznětové motory své třídy. Pozornost si zasluhují rovněž hodnoty výkonu 30,5 kW/41,4 k na litr zdvihového objemu a točivého momentu 203 N.m na litr zdvihového objemu. Nová vrcholná verze splňuje všechny požadavky dokonce i na velmi náročný provoz se soupravami o celkové hmotnosti 40 t a více. Provozovatelé zároveň těží ze zřetelných výhod v oblastech hmotnosti a spotřeby paliva v porovnání s většími motory podobných výkonových parametrů.

VYSOKÝ TOČIVÝ MOMENT

Z nového vstřikování profituje nejen nejvýkonnější verze, ale i všechny ostatní výkonové varianty motoru OM 471. Hodnoty nejvyššího výkonu a točivého momentu jednotlivých motorů sice zůstávají nominálně beze změny, ale křivky průběhu výkonu a točivého momentu mají v oblasti nejnižších otáček výrazně strmější růst, a odrážejí tak novou charakteristiku motorů. Ve všech výkonových stupních dosahují nové motory již při necelých 800 min^{-1} točivého momentu minimálně 2000 N.m. V závislosti na výkonovém stupni je maxima točivého momentu dosaženo již přibližně mezi 800 a 950 min^{-1}.

Podobně výhodný je v důsledku toho také průběh výkonové křivky nových motorů. Jmenovité otáčky činí nyní 1600 min^{-1},

DRUHÁ GENERACE skvělých motorů OM 471 přináší celou řadu konstrukčních vylepšení, která se podepisují na vyšší efektivitě provozu.



Křivky točivého momentu a maximálního výkonu mají v nižších otáčkách druhé generace OM 471 podstatně strmější růst než u generace první.

NOVÁ GENERACE motorů kombinuje vyšší jízdní výkony s nižší spotřebou motorové nafty.

ZEJMÉNA v nižších otáčkách budí nové motory dojem, že patří alespoň o jednu úroveň výše – potěšitelné.

ale i při dosavadních 1800 min^{-1} poskytuje motor výkon, který je jen o jedno procento nižší než maximum. V závislosti na výkonové variantě je 95 % maxima výkonu dosaženo již při cca 1300 až 1400 min^{-1}. To v praxi znamená vynikající provozní vlastnosti za všech myslitelných podmínek v extrémně širokém pásmu využitelných otáček cca 1000 min^{-1}. Zejména v nízkých otáčkách zanechávají již beztak výkonné motory nyní dojem, že patří minimálně o jednu výkonovou třídu výš.

NIŽŠÍ OTÁČKY A NIŽŠÍ STÁLÝ PŘEVOD

Mercedes-Benz používá tuto novou charakteristiku pro delší standardní stálý převod. Jeho hodnota i=2,533 místo dosavadní i=2,611 znamená snížení úrovně otáček o tři procenta.

U pneumatik 315/70 R 22,5 z toho plynou otáčky pouhých 1150 min^{-1} při rychlosti jízdy 85 km/h. Díky nové výkonové charakteristice to není na úkor jízdních výkonů. Motory naopak disponují ve stoupání výrazně vyššími rezervami.

Toto zvýšení jízdní dynamiky je patrné nejen při jízdě po dálnici, nýbrž i na ostatních silnicích. Dokládá to například mimořádně oblíbený Actros 1845. Při rychlosti jízdy 65 km/h má motor s novým stálým převodem na nejvyšší stupeň otáčky jen necelých 900 min^{-1}. Motor dosahuje již při těchto otáčkách téměř svého maximálního točivého momentu 2200 N.m, a vykazuje přitom dokonce ještě výrazné rezervy. S dosavadním motorem a stálým převodem jel Actros 1845 na nejvyšší převodový stupeň při stejné rychlosti s otáčkami přesahujícími hranici 900 min^{-1}, ale točivý moment necelých 2000 N.m byl již v sestupné oblasti.

Sečteno a podtrženo to znamená, že nejnovější generace motorů Mercedes-Benz OM 471 kombinuje citelně vyšší jízdní výkony s výrazně nižší spotřebou paliva. ■

INZERCIA

TIR CENTRUM SK

PONÚKAME REPASOVANÉ BRZDOVÉ STRMENE VÝMENNÝM SPÔSOBOM PRE NÁKLADNÉ AUTOMOBILY, AUTOBUSY, PRÍVESY A NÁVESY.
PREDÁVAME NÁHRADNÉ DIELY DO BRZDOVÝCH STRMEŇOV ZNAČIEK:

Orechová 1065/1A,
093 03 Vranov n.T.
574 421 924, 0915 889 009,
e-mail: tircentrum@gmail.com
www.tircentrum.eu

• Knorr • Lucas • Meritor • Wabco • BPW • SAF • Haldex •

PREDAJ OSTATNÝCH NÁHRADNÝCH DIELOV A AUTOPRÍSLUŠENSTVA
PRE NÁKLADNÉ AUTOMOBILY, AUTOBUSY, PRÍVESY A NÁVESY.

DOKOPY 600 vozidiel Movano putuje do vidieckych lokalít Rumunska.

Text: **-OWE-**, foto: **archiv**

Opel vyhral verejnú súťaž v Rumunsku, ktorej cieľom bolo zabezpečiť mikrobusy pre prevoz žiakov vo vidieckych častiach krajiny.

MIKROBUSY pre Rumúnsko

Spolu 600 špeciálne upravených vozidiel Movano predstavuje najväčšiu flotilu školských autobusov, akú kedy spoločnosť Opel dodala. A z pohľadu Rumunska možno hovoriť o najväčšej automobilovej udalosti v krajine od začiatku ekonomickej krízy.

RÝCHLOSTNÝ LIMIT

Slávnostné odovzdanie prvých 100 áut sa uskutočnilo počas eventu organizovaného rumunskou vládou v centre Bukurešti. Dokopy 600 vozidiel Movano putuje do vidieckych lokalít Rumunska, vďaka čomu si bude môcť od budúceho školského roka užívať bezpečnú a pohodlnú prepravu do školy až 9600 detí. Každé vozidlo je uspôsobené na prevoz 16 žiakov.

Mikrobusy Opel Movano upravuje priamo v Rumunsku lokálny dodávateľ. Na tento účel bol využitý variant L3H2 s dĺžkou rázvoru 4332 mm a motorom 2,3 CDTI.

Autá sú dodávané so zabudovanou klimatizáciou pre celý interiér a boli schválené podľa európskych bezpečnostných predpisov. Rumunsko patrí v rámci Európskej únie ku krajinám s najväčšou úmrtnosťou pri dopravných nehodách. Nakoľko si vládni predstavitelia tento fakt uvedomujú, jednou z kľúčových požiadaviek na dodávateľov bola bezpečnosť. Viditeľné označenie mikrobusu nápisom „Transport študentov“ ako aj rýchlostný limit vozidiel 90 km/h sú toho dôkazom. Na automobily sa vzťahuje peť ročná záručná lehota.

Úspech v Rumunsku dokazuje správne nastavenie novej stratégie úžitkových vozidiel značky Opel. Divízia úžitkových vozidiel prechádza v súčasnosti reorganizáciou, ktorá sa odvíja od nášho celoeurópskeho cieľa zdvojnásobiť predaj do roku 2022. ■

MIKROBUSY OPEL MOVANO upravuje priamo v Rumunsku lokálny dodávateľ.

SLÁVNOSTNÉ ODOVZDANIE prvých 100 áut sa uskutočnilo počas eventu organizovaného rumunskou vládou v centre Bukurešti.

SPOLU 600 špeciálne upravených vozidiel Movano predstavuje najväčšiu flotilu školských autobusov, akú kedy spoločnosť Opel dodala.

VÝKUP A PREDAJ VOZIDIEL

VÝKUP A PREDAJ:
ŤAHAČE, NÁVESY A PRÍVESY, NÁKLADNÉ VOZIDLÁ

SLOVAK FINANCE s.r.o.
Jurská cesta 3, 934 01 Levice
0904 999 990, 0902 666 662, slovakfinance@gmail.com

SLOVAK FINANCE

www.slovakfinance.sk

Společné vydaní pro ČR a SR
INDEX. ČÍSLO (pro SR): 49 778,
ISSN 1335-4531
EVID. ČÍSLO (pro ČR): MK ČR 11473

Cena: 49,90 Kč/2,02 €

Vydavatel:
Business Media CZ, s.r.o.
Nádražní 32, 150 00 Praha 5
www.bmczech.cz

„TRUCKER – das Magazin für Fernfahrer"
erscheint monatlich im Verlag Heinrich Vogel, Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Straße 30 | 81549 München

Redakce:
TRUCKER
Business Media CZ, s. r. o.
Nádražní 32, 150 00 Praha 5
www.automotorevue.cz

Šéfredaktor:
Ing. Milan Olšanský,
tel.: + 420 225 351 501
e-mail: milan.olsansky@bmczech.cz

Šéfeditor:
Jiří Štěpánek,
tel.: + 420 225 351 501
e-mail: jiri.stepanek@bmczech.cz

ROZŠIŘUJÍ:
V České republice: Mediaprint & Kapa Pressegrosso, spol. s r. o. a další distributoři

Ve Slovenské republice: Mediaprint - Kapa Pressegrosso, a. s., Bratislava

Předplatné časopisu v České republice
tel.: +420 840 306 090
e-mail: Trucker@predplatne.cz
A.L.L. production, s.r.o.,
P.O. Box 732, 111 21 Praha 1
Předplatné je vybíráno prostřednictvím obchodní společnosti A.L.L. production, s.r.o. ve prospěch vydavatele

Předplatné časopisu ve Slovenské republice
Mediaprint – Kapa Pressegrosso, a.s.,
oddelenie inej formy predaja
P.O. Box 183, 830 00 Bratislava 3
tel.: +421 244 458 821, +421 244 458 816
e-mail: predplatne@abompkapa.sk

Ředitelka inzerce:
Sandra Křížová,
tel.: + 420 225 351 410
e-mail: sandra.krizova@bmczech.cz

Prodej inzerce:
Česká republika:
Lenka Šimáčková,
tel.: + 420 225 351 417
mobil: + 420 724 145 463
fax: + 420 225 351 104
e-mail: lenka.simackova@bmczech.cz

Slovenská republika:
Zdenka Ochabová,
mobil: + 421 905 209 988
e-mail: zdena.ochabova@bmczech.cz

Fakturace inzerce:
Zuzana Zítková,
tel.: + 420 225 351 604
fax: + 420 225 351 151
e-mail: zuzana.zitkova@bmczech.cz

Marketing:
Hana Kmecová,
tel.: + 420 225 351 220
e-mail: hana.kmecova@bmczech.cz

Výroba a distribuce:
Aleš Zíta,
tel.: + 420 225 351 131
e-mail: ales.zita@bmczech.cz

Grafický design, zlom a lito:
Zbyněk Mareš

Tisk:
Neografia, a.s.,
Martin, SK

Trucker vychází jednou měsíčně. Za nevyžádané materiály, fotografie a kresby nepřebírá redakce zodpovědnost. Přebírání nebo rozšiřování kterékoli části článků nebo fotografií je možné pouze se souhlasem vydavatele.
Za obsah inzerátů neodpovídá redakce, ale zadavatel.

PŘEDPLATNÉ S TRIČKEM

Předplaťte si časopis TRUCKER a získejte tmavěmodré tričko s potiskem TRUCKER v hodnotě 220 Kč.

Výběr z velikostí M, L, XL, XXL. Nabídka je platná pro nové předplatitele v rámci ČR a do vyčerpání zásob.

Rychlá a pohodlná objednávka pomocí SMS zprávy

(pouze pro objednávky z ČR)

Pokud se rozhodnete objednat časopis pomocí SMS zprávy, za zprávu v max. délce 160 znaků zaplatíte 6 Kč (včetně DPH).

Technicky zajišťuje ATS Praha. V případě problémů volejte na infolinku 776 999 199 – pondělí až pátek, od 9 do 16 hodin.

SMS zprávu pošlete na číslo **900 11 06** (platí pro všechny operátory)
SMS zprávu posílejte ve formátu:
OBJ TRUCKER JMENO PRIJMENI ULICE C.DOMU MESTO PSC
(Při psaní zprávy používejte velká písmena bez diakritiky).
Příklad: **OBJ TRUCKER JAN NOVAK DLOUHA 23 PRAHA3 13000**

Předplatné si můžete objednat také **na telefonním čísle** 840 306 090 (ČR), 02/444 588 21 (SR) nebo **e-mailem:** Trucker@predplatne.cz (ČR), predplatne@abompkapa.sk (SR).

Fernfahrer Magazin Trucker

Při obnově předplatného získáváte na 1 rok přístup k elektronické verzi časopisu včetně archivních čísel.

ANO, objednávám roční předplatné (12 čísel) časopisu TRUCKER za speciální cenu 479 Kč a jako dárek obdržím tričko s výšivkou TRUCKER.

Jméno:..... Příjmení: .....

Firma:.....

Mailem na:

Ulice, čp.: ..... Obec, PSČ:.....

IČO:..... DIČ:.....

Telefon: ..... E-mail:.....

Datum:..... Podpis:.....

Způsob platby: ☐ ban.převodem, doklad mailem na: ..... ☐ složenka, doklad poštou

TR 10/15

Kupón zašlete na adresu: A.L.L. production, s.r.o., P.O.Box 732, 111 21 Praha 1.
Předplatné je vybíráno prostřednictvím obchodní spol. A.L.L. production, s.r.o., ve prospěch vydavatele. Nabídka s dárkem platí pro nové předplatitele v ČR a do vyčerpání zásob.

CHCETE ZÍSKAŤ VÝHODY PALIVOVEJ KARTY EUROSHELL CARD?

NECH UŽ RIADITE AKÝKOĽVEK VOZOVÝ PARK, MÁME PRE VÁS PROFESIONÁLNE RIEŠENIE

Či už máte malý, stredný alebo veľký podnik, pracovníci spoločnosti Shell vždy nájdu optimálne riešenie pre Vaše podnikanie. Tankujte vysoko kvalitné palivá v jednej z najväčších sietí čerpacích staníc v Európe a využite všetky možnosti, ktoré Vám karta euroShell Card ponúka. Kontrola transakcií online, zľava na pohonné hmoty, pohodlná správa nákladov a mnoho ďalších výhod. Pre bližšie informácie o karte euroShell card navštívte akúkoľvek čerpaciu stanicu alebo navštívte naše webové stránky.

VÁŠ PARTNER NA CESTE

www.euroshell.sk **www.euroshell.cz**

6117

Ještě úsporněji

Efektivita, hospodárnost, inovace!

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

S chladírenskými návěsy S.KO ECO COOL a plachtovými návěsy S.CS ECOCARGO šetříte nejen náklady, ale i životní prostředí– **just more.**

www.ewt.cz

Více informací: +420 326 901 200