Listopad – November 2015 XXV. ročník ▪ 49,90 Kč ▪ 2,02 €
www.trucker.cz
č. 11/15

Fernfahrer Magazin Trucker

Více než tři miliony dodávek s hvězdou

Modelová řada dodávkových vozidel Mercedes-Benz Sprinter jezdí po světě již dvacet let, její kořeny však sahají do doby podstatně starší.

SPRINTER slavil narozeniny

s. 32–33

NOVINKA MĚSÍCE s. 10–13

KONCEPT KAMAZ 2020

› Italský návrh ruské automobilce

TECHNIKA s. 16–19

NEUVĚŘITELNÉ JE SKUTKEM II.

› OM 471 druhé generace

SPORT s. 58–59

HISTORICKY PRVNÍ VÍTĚZSTVÍ

› Renault K520 4x4 MKR triumfoval

11
9 771335 453007

DOKONALÁ SOUHRA

s. 28–31

› Nová generace elektronických asistenčních systémů MAN

PREZENTACE s. 34–35

GAZ NA VELETRHU COMTRANS

› Sedm nových modelových řad

Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

IVECO

Trend a trendy

Obě ta slova známe z moderního českého jazyka, do nehož byla převzata z angličtiny. Singulár – jednotné číslo – je označení pro směřování či tendenci spíše dlouhodobého procesu změny. Pluár – množné číslo – je však již jen českou varietou vyjadřující vícečetnost tendencí či procesů změn. Pozor, nezamněňujme však s pravým významem původního anglického přídavného jména označujícího stav odpovídající současnému trendu – tedy držet krok, být módní.

„Být trendy" je úsloví patřící do jazyka spíše mladších generací, které jsou mnohdy ochotny utratit poslední energii či finanční prostředky za to, jen aby dostály významu onoho sousloví. A výrobci čehokoliv to samozřejmě vědí.

Mýlili bychom se však, kdybychom měli za to, že „být trendy" je věcí jen určité skupiny. Ba ne, všeobjímající spotřební šílenství útočí na nás na všechny. Právě z tohoto pohledu jde o velmi moderní a kvazidemokratické „obchodní hnutí". Výstavními skříněmi pro předvádění trendů a nutností „být trendy" obvykle bývají výstavy a veletrhy. I když se před časem zdálo, že vrchol automobilového výstavního byznysu máme za sebou, opak je pravdou. Důkazem jsou extrémně silné veletrhy typu německé IAA, výstavy rychle směřující ke svému vrcholu jako moskevský Comtrans či francouzský Solutrans, ale též výstavy vstávající z popela. třeba holandský BedrijfsautoRAI.

Sdílení dat, autonomní jízda, elektromobilita, infotainment, snížené provozní náklady a „smartphony na kolech" – to jsou současné trendy. „Být trendy" z hlediska pořizování automobilů a vozidel je mnohdy ale něco poněkud jiného. Jde o tlak na pořízení něčeho, co většinou nikdo k ničemu nepotřebuje. Na výstavní platformě se „být trendy" setkává zhusta s tím, čemu říkáme trendy. Proč neohnout původně „bohulibé" myšlenky k módním „taky potřebám", když to nese peníze? Všichni to známe například z pořizování zboží v tzv. „limitovaných edicích" – osobní automobily, silniční tahače či autobusy nevyjímaje – prodávají se sakra dobře. Že tomu všemu vládne „jeden velký ekonom", vrcholný představitel pavědy uměle postavené na vágních základech, je patrné například z posledního vývoje v automobilovém průmyslu. Ekoteroristům se sice daří prosazovat emisní legislativu hraničící s nesmyslnými, těžce změřitelnými a zjistitelnými požadavky, ale „ekonomika" velí: „učiňtě všechno, abychom se nažrali a naše kozy zůstaly celé." Přísloví jsem si dovolil poněkud zmodifikovat. Ale co, modifikuje se přeci v rámci trendů a „být trendy" je vlastně všechno.

Váš

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

OBSAH

Fernfahrer Magazin Trucker

AKTUALITY

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

NOVINKA MĚSÍCE

10 KONCEPT KAMAZ 2020
Italská představa kabiny Kamaz budoucnosti.

28 DOKONALÁ SOUHRA
Nová generace elektronických systémů MAN.

38 DRUHÁ HNANÁ A ZVEDACÍ
Nové konstrukční opatření u vozidel Volvo 6x4.

DOJMY Z JÍZDY

6 POLEM, LESEM A PO SILNICI
Nový pick up Nissan Navarra.

32 VINTAGE DRIVE
S dodávkovými veterány po Německu.

DOPRAVA

20 ZASTAVENÍ NA I-58
Parkoviště za tratí.

62 Z ČÍNY DO ŠPANĚLSKA
Jedinečné železniční spojení z Číny do Evropy.

VÝSTAVY

22 Z MSV 2015
Automobily již jen v roli manekýn.

34 GAZ GENERATION NEXT
Sedm nových modelových řad na veletrhu Comtrans.

SPOLEČNOST

8 SPRINTER MÁ DVACET
Oslavy dvacetin nejúspěšnější dodávky MB.

EKONOMIKA

14 KRIZOBOREC
Německá automobilka MAN o ekonomice.

SPECIÁL

60 VĚTROVEK
Příspěvek automobilky Mercedes-Benz budoucnosti.

TECHNIKA

16 NEUVĚŘITELNÉ JE SKUTEČNOSTÍ – DÍL II.
Nová generace motorů OM 471 pro těžká vozidla.

24 KOMFORTNÍ OBYTŇÁKY
Obytné nástavby na podvozcích Mercedesů.

26 TITUS VS VEGA = 1:0
Armáda České republiky si vybrala.

HISTORIE

48 GIUSEPPE CAMPARI – „EL NEGHER"
Italská hvězda automobilového závodění.

SPORT

54 ZNOVU NA HUNGARORINGU
Sedmý závodní víkend ETRC sezony 2015.

55 ZEPEKLITÝ ZOLDER
Osmý závodní víkend ETRC sezony 2015.

56 DIVOKÁ JARAMA
Devátý závodní víkend ETRC sezony 2015.

58 PRVNÍ VÍTĚZSTVÍ
Speciál MKR Technology Renault poprvé zabodoval!

VE ZKRATCE

JEZDILO SE NÁKLADNÍMI VOZY.

ZÁŽITKOVÉ DNY

Speciální prezentaci připravila společnost MKR Technology pro automobilku Renault Trucks. Ve vojenském prostoru slovenské armády Záhorie byl uspořádán adrenalinový den s možností svezení v dakarských speciálech Renault Trucks K 520 4x4, které vyvinula a postavila společnost MKR Technology. Navíc si pozvaní mohli zajezdit v terénních buginách či se posadit za volant stavebních vozidel Renault Trucks K a vyzkoušet si svoji zručnost.

MKR TECHNOLOGY PRO RENAULT TRUCKS.

INZERCE

TELEMATIKA CARGOFLEET od BPW a idem telematics

VÍCE NA WWW.BPW.CZ

BPW · THE QUALITY FACTOR

BUGGYRA TATRA PHOENIX V PLNÉ RYCHLOSTI.

Poprvé v terénu

NA ZAČÁTKU ZÁŘÍ, několik málo dnů po oficiálním předvedení, okusil poprvé nový soutěžní stroj Buggyra Tatra Phoenix ostré terénní kilometry. Těsně předtím vyhrál Martin Kolomý se speciálem Fat Boy soutěž Baja 300 Bohemia a zůstal v bývalém vojenském újezdě v Milovicích, aby pokračoval v tréninku na Dakar 2016. Osmého září se k němu připojil s novým soutěžákem Jaroslav Valtr. První testování Phoenixe bylo velmi úspěšné. Jezdec si pochvaloval jak novou přední nápravu s většími záklony svislých čepů, tak novou zadní nápravu s kotoučovými brzdami a stejně tak podstatně vylepšené jízdní vlastnosti díky nižšímu těžišti vozu.

Federal-Mogul a Buggyra

SPOLUPRÁCE NA OKRUZÍCH.

SPOLEČNOST FEDERAL-MOGUL MOTORPARTS podporuje závodní tým Buggyra v evropských závodech tahačů od roku 2012. V posledních sezonách poskytuje společnost závodnímu týmu brzdové destičky Ferodo a nově také stěrače značky Champion. Závodní stroje, které se účastní evropského poháru v závodech tahačů, disponují téměř shodným výkonem i hmotností, proto jsou rozdíly při jejich akceleraci pouze nepatrné. „Maximální rychlost je pro všechny závodníky omezena na 160 km/h, takže automobily, obzvláště na delších rovinkách, jedou naprosto stejnou rychlostí a skutečnost, kdy a jak intenzivně můžete začít brzdit, je klíčová jak v daný moment, tak pro vaše celkové umístění," uvádí David Vršecký, pilot závodního týmu Buggyra. Brzdové komponenty Ferodo jsou z tohoto důvodu jedním z klíčových faktorů, který rozhoduje o úspěšnosti týmu a jeho jezdců.

Limitovka MAN

MAN PŘIPRAVIL PŘI PŘÍLEŽITOSTI JUBILEA SVÝCH PRODUKTŮ AUTOBUS MAN LION´S COACH „100 YEARS EDITION" V LIMITOVANÉ SÉRII 100 ks. Zájezdový vysokopodlažní autobus Lion´s Coach je známý jako osvědčený víceúčelový vůz, který je hospodárný pro provozovatele a komfortní pro cestující. V podobě „100 Years Edition", uvedené na trh po celé Evropě, se stává mimořádně atraktivním kouskem a oslovuje zákazníky, kteří jsou v tomto směru opravdovými fajnšmekry. Jde o vozidlo MAN Lion´s Coach EfficientLine vybavené motorem D26 o výkonu 440 k s převodovkou MAN TipMatic. Kromě toho zákazníky potěší GPS-řízený tempomat EfficientCruise a další asistenční systémy jako EBA či LDWS, které jsou součástí paketu. Hodnotu edice dále navyšuje speciálně navržená látka potahů ozdobená lvy MAN spolu s vnějším lakováním vozidla v metalické šedé barvě.

NA SILNICÍCH JICH BUDE JEN 100.

Mýtná povinnost v Německu

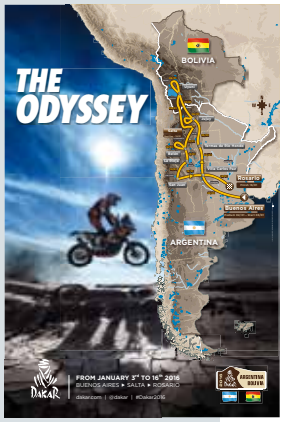
› OD PRVNÍHO DNE LETOŠNÍHO MĚSÍCE ŘÍJNA PADÁ MÝTNÁ POVINNOST odvozená od každého ujetého kilometru po zpoplatněné síti německých dálnic a silnic také na nákladní a užitková vozidla s celkovou hmotností vyšší než 7,5 t. I když jde o relativně menší cílovou skupinu poplatníků, není tak úplně pravda, že se tato záležitost nepromítne nijak výrazně do obchodování v segmentu silniční dopravy. Obchod a podnikání se sice například u nás realizuje vůči Německu ponejvíce silničními soupravami s celkovou hmotností čtyřicet tun, nicméně i tak je zde poměrně silná skupina dopravců, kteří využívají vozidla nižší celkové hmotnosti, a to především ta, která samotní výrobci homologovali „chytře a výhodně" jako vozy s celkovou hmotností 11,99 t. Nemluvě o těch dopravcích, kteří až doposud využívali několik různých technických průkazů (odlišných právě celkovou hmotností vozidla) u svých středně těžkých a lehkých vozidel. Tak, zkrátka, teď je se všemi kouzly s celkovou hmotností od 7,5 t výše utrum. V Německu je třeba již platit. A nemysleme si, že do budoucna bude lépe, v tomto ohledu spíše naopak.

PLATIT MUSÍ VOZIDLA OD 7,5 T CELKOVÉ HMOTNOSTI.

VE ZKRATCE

DAKAR 2016 – PLÁN B

Organizátoři slavné rallye Dakar museli rozlousknout letos poměrně tvrdý oříšek. Poté, co uveřejnili trať a další technické podrobnosti ohledně rallye Dakar ročníku 2016, došlo na straně státních orgánů Peru k rozhodnutí dále neparticipovat na soutěži. S pomocí podpory Argentinské vlády a státních institucí v Bolívii dokázali organizátoři nabídnout novou trasu Dakaru 2016, z níž samozřejmě zmizely ty nejtěžší etapy, které byly situovány právě do oblasti Peru. Pojede se tedy z Buenos Aires přes Saltu do Rosaria, přičemž se očekávají hlavně velmi rychlé zkušební úseky. To sice zamíchalo „hlavu" mnohým týmům, především z kategorie „truck", ale nakonec to neznamená jejich neúčast, ale pouze přizpůsobení se daným podmínkám.



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

VE ZKRATCE

DREAM TEAM PEUGEOT

Světová soutěž Dakar 2016 má další tahák pro fanoušky. Peugeot postavil pro nadcházející ročník nejtěžší rallye světa nový speciál Peugeot 2008 DKR a oznámil, že nasadí hned čtyři ostrá soutěžní vozidla. Za jejich volanty budou opravdové legendy jako Stéphane Peterhansel (11 vítězství na Dakaru na motorce a v automobilech), Cyril Després (pětinásobný vítěz Dakar v kategorii motocyklů), Carlos Sainz (vítěz Dakaru 2011) a jako nováček Sebastien Loeb. Ten sice přiznává, že speciál 2008 DKR je něco jiného než WRC a hlavně, že na světové rallye je nutné se při jízdě překážkám vyhýbat, zatímco na Dakaru se jede jednoduše přes ně, ale Loeb je známý tím, že je neustále při chuti.

PEUGEOT MÁ TÝM SNŮ.

SEBASTIEN LOEB POJEDE DAKAR 2016.

BDP LADÍ TATRY NA DAKAR 2016.

S vylepšenou technikou

› BONVER DAKAR PROJECT PILNĚ TRÉNOVAL NA DAKAR 2016 CELÝ ROK. Vrcholem ostrých nasazení se stala účast na rallye Oilibya du Maroc, která se uskutečnila na začátku října. V Maroku BDP tým testoval několik technických vylepšení. Vedle Tomáše Vrátného se na sedadlo navigátora posadil Josef Miškolci a roli palubního technika plnil navrátilec do světových soutěží Jaromír Martinec! Přidanou hodnotou k ostrému testování byla účast týmu Gerarda de Rooye včetně Aleše Lopraise, který poprvé ostře prohnal nosaté Iveco.

ARDAVIČUS BUDE OPĚT JEDNIČKOU TÝMU.

BDP NEMÁ JEN KAPOTOVÉ SPECIÁLY.

INZERCIA

VEĽKÁ AKCIA JESEŇ A ZIMA 2015

ADIP SLOVAKIA

ADIP SLOVAKIA OVERENÉ! UŽ 10 ROKOV!

www.adipslovakia.sk

Nové nářadí

FORD GT POJEDE LE MANS 2016!

› **NOVÝ ZÁVODNÍ FORD GT SE V EVROPSKÉ PREMIÉŘE PŘEDSTAVÍ BĚHEM DUBNA 2016 NA BRITSKÉ TRATI SILVERSTONE.** Na startovní rošt zahajovacího podniku mistrovství světa FIA ve vytrvalostních závodech (2016 FIA World Endurance Championship, WEC) se postaví dva vozy Ford GT, které budou bojovat o cenu Royal Automobile Club Tourist Trophy ve třídě GT-Endurance Pro. Později se oba objeví na francouzské trati La Sarthe, kde Ford GT40 před padesáti lety vybojoval první ze čtyř po sobě jdoucích vítězství v závodu 24 hodin Le Mans. Závodní Ford GT vychází ze stejnojmenného supersportovního modelu představeného v lednu letošního roku. Stejně jako silniční verze má i závodní provedení motor EcoBoost o objemu 3,5l a odlehčenou konstrukci využívající uhlíková vlákna.

VE ZKRATCE

TOMÁŠ VRÁTNÝ A PRIM

Šéf největšího českého soutěžního seskupení Bonver Dakar Project Tomáš Vrátný se stal novým ambasadorem hodinek PRIM. Tradiční česká značka má k autosportu a speciálně k dakarským soutěžím poměrně blízko. Mezi ty, kteří hodinky PRIM propagují v oboustranně výhodném partnerství, patří Karel Loprais nebo slovenský závodník Štefan Svitko.

TOMÁŠ VRÁTNÝ

Jak příznačné

› **POLICISTÉ Z HOLEŠOVA NA ZLÍNSKU** kontrolují hloubku dezénu pneumatik pohmatem a mozkovým myšlením. V březnu letošního roku zastavili policisté Ondřeje Adamce a protože měl podle nich příliš opotřebenou jednu z pneumatik, rozhodli se ho potrestat pokutou 500 korun. Adamec odmítl zaplatit stejně jako se podrobit následnému úřednickému rozhodnutí o zaplacení 1500 korun. Podal odpor a začalo správní řízení, včetně výslechu policistů. „Když jsem přes to přejel prstem a podíval se na to zrakem, tak jsem zjistil, že těch 1,6 tam není. **Tím pádem jsem mozkovým myšlením zjistil, že ta hranice tam není.** To je ten selský rozum," uvedl jeden z policistů – líčí televizní reportáž a některé deníky, které informace převzaly. Myslím, že není třeba pokračovat dál. Dotyčný je opravdu skvělým příkladem policisty s mozkovým myšlením – to je holt ten selskej rozum. Bože, kam až jsme se to dostali?

INZERCIA

STOP
– NEŽELANÝM PASAŽIEROM
– ŠKODÁM NA NÁKLADE
– ŠKODÁM NA MAJETKU

BEZPEČNOSTNÝ ZÁMOK ZADNÝCH DVERÍ

Materiál: NEREZOVÁ OCEĽ
Zámok na viac ako 5 000 000 kombinácií

Bezkonkurenčná cena 33,00 € bez DPH

ISO 9001 certification astraia

HLM

KONTAKTUJTE NÁS NA: HLM s.r.o., Jakuba Haška 3, 949 12 Nitra, 0917 751 106, 0917 498 697, info@hlm.sk, slovacikova@hlm.sk, skutilova@hlm.sk, www.hlm.sk

NOVÁ NAVARA vizuálně i technicky splňuje všechny legitimní nároky moderního zákazníka.

Nový model pick-upu Nissan NP300 Navara zažije na podzim svoji premiéru a vzápětí bude k dispozici prvním zájemcům ke koupi. I to je důvod k tomu, abych s novým přírůstkem do nabídky japonské automobilky prožil několik stovek kilometrů po cestách i necestách.

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

Nová generace

Díky českému dovozci značky Nissan a nově otevřenému prodejnímu zastoupení v Brně jsme měl na několik dní novou Navaru k dispozici ke zkušebním jízdám. A nutno dodat, že mi zástupci automobilky kladli na srdce, ať si s autem dělám, co chci. To je samozřejmě velmi příjemná možnost, nicméně i při takové benevolenci je třeba se chovat k vozidlu jako k nositeli poměrně vysoké hodnoty.

S díky jsem tedy nabídku přijal a vyrazil s Navarrou především po okresních cestách směrem k lesům, vodám a stráním.

ZVENČÍ I ZEVNITŘ NOVÁ

První, co vám připomene, že jedete v modelu z nové generace dobře známého vozu, jsou tváře míjejících, které se za vámi obrací. Řeklo by se, že u vozidla segmentu pick-up není vnější design natolik důležitý. ale v dnešní době není možné podcenit ani tuto skutečnost. Zákazníci mají přeci i v tomto ohledu své legitimní požadavky.

Protáhlé hlavní světlomety, zbytnělá přední část vozidla, výrazně vytažené okraje kapoty, nově zasklené mlhovky a celkově robustnější předek vozu omladil jeho look. Nová Navara je rozhodně více moderní a má blíže k dnešnímu pojetí pick-upů.

Interiér si v ničem nezadá s běžnými osobními automobily. Avšak to nejdůležitější je stále to, jak se s ní jezdí po zpevněných a hlavně nezpevněných površích silnic, cest a cestiček. Přesto, že vše v automobilu vám napovídá, že řídíte novou generaci, přece je zde něco stejné – řazení manuální převodovky. Relativně dlouhá řadicí páka a její tradiční chod – to je závan jistoty – jistoty, že řídíte ve své podstatě užitkový automobil.

Řazení převodu pro zpětný chod jde před perovou pojistkou doprava od sebe a dozadu. Snad právě proto, že pojistka funguje až při tahu páky dozadu, stane se, že místo šestého převodového stupně můžete mít tendenci skočit s pákou na dráhu zpátečky. Pochopitelně se nic nemůže stát. Jen v důsledku toho, že uděláte takovou zkušenost, můžete mít sklon být při řazení nahoru z pátého převodového stupně trochu pesimista a neoddálit páku řádně od sebe a… padne vám tam „čtyřka“. Nemluvil bych o tom, kdyby se to stalo jen mě, ale viděl jsem, že i někteří jiní řidiči, s nimiž jsem měl možnost v novém Nissanu jet zařadili v rychlosti a jisté nepozornosti z „pětky čtyřku, a ne šestku“. Nakonec však o nic nejde. S každým autem se musí řidič naučit jezdit.

NOVÁ GENERACE pick-upu Nissan Navara nabízí vysokou míru komfortu, ať jde o jízdu po silnici nebo v terénu.

HNACÍ TRAKT NA JEDNIČKU

Zdvihový objem motoru je o něco menší než dříve, ale to nemá prakticky žádný vliv na dynamiku jízdy. Podstatně důležitější je to, že motor musí vyhovět přísným emisním normám – a tady musí jít pružnost kousek stranou. Konkrétně se to projevuje

Robustnost, síla, výkon – to jsou slova, která vás napadnou při prvním pohledu na novou Navaru.

SOLIDNÍ světlá výška a pohon 4x4 vás nenechají ve „štychu".

I V ZÁKLADNÍ verzi vám udělá mnoho radosti.

ZEPŘEDU zaujmou nové hlavní světlomety, maska, kapota a hlavně dojem ještě vyšší robustnosti.

ZADNÍ NÁPRAVA je sice neustále pevná, ale uložení je zcela nové – a to se počítá.

nutností motor točit o něco málo víc než vám sluch naladěný na velkobjemové čtyřválce doporučuje. Ale stačí tak 200 či 300 otáček a vše je v „cajku". Anebo se musíte smířit s tím, že při přeřazení na těžší převodový stupeň je třeba chvilku posečkat, než se to sebere. Ale zase – je to jen o pocitu.

Opravdu důležité je to, že Navara jede perfektně. Nissan je známý dokonalým vývojem hnacího traktu plněpohonných vozidel. Při řazení pohonu kol přední nápravy, tedy zapnutí pohonu 4x4, se ovládá otočným spínačem po pravé ruce na přístrojové desce. A funguje to skvěle. Je možno řadit jak za klidu tak při jízdě, prakticky v jakékoliv rychlosti, jen si uvědomit, že by to nemuselo být zrovna za tahu motoru, to potom nemusí znít zrovna libě. Ale to jsou zásady, které zná každý, kdo jezdí v terénu. Stejné je to se spojkovým pedálem. Do terénních jen s řádně sepnutou spojkou – ne, aby vás napadlo snažit něco přetlačit prokluzem při polosešláplé spojce – to by vám nemusela být lamela zrovna vděčná.

PŘÍJEMNÉ POCITY

Nová Navara jede v lehkém i těžkém terénu jako tank. Vysoká světlá výška a dostatečně dobré zpřevodování je zárukou, že se na poli, v lese nebo zcela mimo cesty a cestičky neztratíte, tedy že tam nezůstanete.

A protože dnes je všechno pořádně dynamické, je dobře, když je možno s vozidlem jet i v terénu či při překonávání terénních nerovností relativně rychle. Nová konstrukce uložení a odpružení zadní tuhé nápravy řeší všechny možné výtky na míru komfortu jízdy.

Zkrátka jde o jednu z nejvyšších a nejlepších přidaných hodnot, kterou nová Navara nabízí. A že jich nenabízí právě málo. Neodolal jsem a několikrát jsem uložení zadní nápravy prověřil – nejlépe na polních cestách s lavory po kalužích. Žádné skákání, žádné kůzlečí divočení – příjemná jízda, i ve vyšších rychlostech.

Celkový dojem z nové generace pick-upu Nissan Navara je více než příznivý. Je třeba navíc ocenit fakt, že automobilka zapůjčila vůz ve standardním provedení modelové řady, u níž je předpoklad, že se bude nejvíce prodávat – s motorem o základním maximálním výkonu, manuálně řazenou šestistupňovou převodovkou a bez zbytečných příkras různými extrasy. ■

DNES snad ani není třeba „lézt pod kapotu", jediné snad, že by si chtěl člověk dolít nějakou technickou kapalinu – nejspíše tak do ostřikovačů.

STÁLE je to však pick-up, který odvede dokonalou práci, nicméně ani ve volném čase vám neudělá ostudu.

VOLKER MORNHINWEG, Hannelore Kraft a Dr. Dieter Zetsche pri oslave dvadsatín Sprintera.

V továrni v Düsseldorfe oslavovalo viac ako 250 pozvaných hostí, vrátane politikov, ekonómov, zástupcov oznamovacích médií a pozvaných zamestnancov z výrobných tovární z celého sveta – z Ruska, USA, Nemecka, Argentíny a Čile, významné výročie výroby modelového radu dodávkových vozidiel Mercedes-Benz Sprinter.

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

SPRINTER má 20!

IKONA SEGMENTU

Prvý dodávkový Mercedes s typovým označením Sprinter bol verejnosti predstavený v roku 1995. Dnes je predávaný na trhoch v sto tridsiatich krajinách celého sveta a má za sebou viac ako 2,9 miliónov vyrobených a vyexpedovaných kusov. Medzi gratulantmi bola tiež premiérka spolkovej krajiny Severné Porýnie-Westfálsko, pani **Hannelore Kraftová**, predseda predstavenstva koncernu Daimler a šéf automobilky Mercedes-Benz **Dr. Dieter Zetsche** a **Volker Mornhinweg**, vedúci divízie Mercedes-Benz dodávkové vozidlá.

„S uvedením modelového radu Sprinter sme stvorili ikonu svojho segmentu. Položili sme základy v segmente veľkých dodávkových vozidiel a dali sme mu meno,“ uviedol na začiatku svojho prejavu **Dr. Zetsche.** Premiérka Severného Porýnia-Westfálsko neostala vo svojej reči pozadu a vyslovila gratuláciu ku dvadsaťročnej oslave: *„Sprinter má za sebou nielen dvadsať úspešných rokov vlastnej výroby, ale je tiež symbolom budúceho úspechu.*

Je len dobre, že sa spoločnosť Daimler rozhodla vo svojej dobe podporiť továreň v Düsseldorfe a previesť do nej výrobu dodávkových vozidiel. Vďaka výrobe vysoko konkurencieschopných vozidiel máme dnes v Düsseldorfe a okolí vysoko kvalifikovanú výrobnú silu. Som veľmi rada za obidva tieto aspekty, ktoré považujem za veľmi dôležité.“

MERCEDES-BENZ SPRINTER láme neustále výrobné a predajné rekordy.

BESTSELLER VŠETKÝCH ČIAS

Volker Mornhinweg, zodpovedný za obchod s dodávkovými vozidlami v rámci koncernu Daimler, v oficiálnom prejave k oslavám dvadsatín Sprintera okrem iného povedal: *„Sprinter je jeden z najúspešnejších úžitkových vozidiel všetkých čias a bestseller v rámci produktového portfólia nášho koncernu. Očakávame, že v roku 2015 opäť zlomíme rekord, čo do výroby a predaja Sprinterov. Do budúcich rokov samozrejme počítame s ďalším vývojom úspešného dodávkového vozidla.“*

PLNÁ KAPACITA

Mercedes-Benz Sprinter je jedným z najlepšie predávaných vozidiel vo svojom segmente. V roku 2014 bolo vyrobených a vyexpedovaných 186 000 Sprinterov. Počas prvých šiestich mesiacov roku 2015 bolo vyrobených a zákazníkom dodaných 89 500 vozidiel modelového radu Sprinter, to je o 4% viac ako v rovnakom období minulého roka. Vysoký zákaznícky dopyt v Európe a na americkom kontinente znamená vynikajúce, plné, využitie kapacít tovární v Düsseldorfe a v Ludwigsfelde. Aby bolo možné uspokojiť všetkých zákazníkov, boli v oboch továrňach zavedené špeciálne sobotné zmeny. Sprinter je vo svojich dvadsiatich rokoch na vrchole výroby a zákazníckeho dopytu a vyzerá to, že by mohol ešte nejaký ten výrobný rekord pridať. ■

SPRINTER slaví dvacet let výroby.

IVECO recommends
PETRONAS Urania

NOVÉ EUROCARGO

NÁKLADNÍ AUTO MĚSTEM OBLÍBENÉ

EKOLOGICKÉ

Motory Euro VI s exkluzivní technologií HI-SCR: nižší emise a výrazně nižší spotřeba paliva bez použití EGR.

BEZPEČNÉ

Zdokonalený systém nouzového brzdění, systém upozornění na vyjetí z jízdního pruhu, adaptivní tempomat, ovládací prvky na volantu, airbag u řidiče.

UNIVERZÁLNÍ

Více než 11 000 možných konfigurací. K dispozici také ve verzi 4x4. 8 typů kabiny.

KVALITA PRO ŽIVOT I PRÁCI

- Úplně nový design exteriéru, nový ergonomický interiér s vysoce komfortním sedadlem řidiče a nová mobilní kancelář.
- 7 motorů od 160 do 320 koní, z nichž motory 160 a 190 koní Euro VI druhé generace poskytují vyšší kroutící moment v nižších otáčkách.
- Výrazně nižší náklady na provoz díky optimalizované spotřebě paliva a telematickým řešením.

NOVÉ EUROCARGO: JAKO VŽDY VYNIKAJÍCÍ KVALITA.

IVECO

WWW.IVECO.COM

Koncept Kamaz 2020

Italská konzultační společnost Torino Design připravila pro ruskou automobilku Kamaz koncepční studii kabiny těžkého nákladního vozidla blízké budoucnosti.

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

KONCEPČNÍ STUDIE KAMAZ 2020 byla předvedena na moskevském mezinárodním veletrhu nákladních a užitkových vozidel Comtrans 2015.

Z kušenosti z oboru z práce pro jiné světové automobilky jsou jistou zárukou reálnosti vizí. Podle specialistů z firmy Torino Design je při návrhu opravdu inovativního nového vozidla potřeba zcela zapomenout, jak daný automobil vypadá právě dnes. Oprostit se od zavedených stereotypů a nechat myšlenky volně plynout.

Do návrhu konceptu nové kabiny pro ruského velkovýrobce Kamaz italští designéři implementovali prvky vycházející z revoluční filozofie založené na představě, že jen kompletně „resetovaný“ řidič může v pracovní době podávat opravdu efektivní výkon.

Tak po pravdě řečeno, to zase tak převratná myšlenka není. Navíc v poslední době se vývoj interiérů i evropských tahačů žene právě tímto směrem. Vznikají vzájemně propojené, ale přesto jistým způsobem oddělené zóny pro relaxování, bydlení, práci a dokonce i pro zábavu.

Společnost Torino Design však šla ve své vizi uplatněné pro ruský Kamaz ještě o něco dále. Rozhodně chtěla strhnout ono, podle jejich odborníků, stále uplatňované klišé, že architektura interiéru silničního tahače nedobře reflektuje dnešní zákaznické požadavky a nepracuje s přizpůsobením se funkčnosti vozidla. Silniční tahač dneška pro mnohé znamená de facto prolnutí tří základních funkcionalit: dopravy, kanceláře a bydlení. Tyto tři vzájemně výrazně odlišné činnosti, resp. jejich skloubení si vyžaduje nový architektonický přístup – nový, moderně řečeno – „layout“.

NOVÁ ARCHITEKTURA

Torino Design připravilo pro Kamaz studii kabiny Koncept 2020, která vychází z legislativně povolených standardních rozměrů, ale nabízí nebývalou míru flexibility při jednoduchém přenastavení vnitřního

UPROSTŘED VOLANTU našel své místo chytrý telefon, to proto, aby řidič mohl být neustále on-line a přitom dodržoval potřebnou míru bezpečnosti silničního provozu.

PRAVÝ zadní roh kabiny lze v mžiku přeměnit v kuchyňské studio. Všechny segmenty jsou sklápěcí tak, aby je bylo možné schovat do zadní stěny kabiny.

V INTERIÉRU nechybí objemově velmi solidní lednička na potraviny a nápoje.

SEDADLO ŘIDIČE je otočné, aby šlo zajistit vysokou míru komfortu využívání interiéru. V pravém předním segmentu prostoru je možno jednoduše zprovoznit běžecký pás.

prostoru. Nové vnitřní uspořádání dovoluje řidiči ve vozidle nejen dokonale plnit pracovní úkoly, ale též si v době odpočívky třeba zacvičit, využít sprchu k osobní hygieně, uvařit si plnohodnotné jídlo, vychutnat si pravé italské espresso nebo si třeba prohlédnout nový film v kvalitě domácího kina předtím, než půjde do postele a uloží se ke komfortnímu odpočinku či spánku.

Koncept kabiny silničního tahače od společnosti Torino Design podtrhuje možnosti nového náhledu na tvorbu interiéru, který se může stát sice luxusním, ale hlavně příjemným prostředím, kde stojí zato strávit poměrně dlouhý čas pracovně efektivního dnes řidiče. Využívat komfort či vřadit do pracovního dne též chvilky radosti ze zábavy podporuje dle odborníků efektivitu práce, která má výrazný podíl na zvyšující se míře výdělku. Podívejme se, jak se tedy designéři s pokrytím oněch tří funkcionalit v nové kabině blízké budoucnosti vypořádali.

PRÁCE, JÍZDA

Být někde první nezáleží jen na rychlosti. Důležitá je rovněž míra synergie vznikající mezi řidičem a daným dopravním prostředkem. Kamaz a Torino Design vytvořily koncepci kabiny, která vychází přísně z potřeb řidiče. Staví na jeho legitimních nárocích a nabízí mu jednoduchou, intimní interakci s vozidlem.

Řidič a truck dohromady jsou vystaveni nárokům okolního prostředí, v nichž se zrcadlí legislativní úpravy a obecné nároky k zachování a udržitelnosti nabourávání životního prostředí. Tomu kompletní jízdní souprava či jednotlivá vozidla čelí využíváním sofistikovaných systémů pracujících na základě aplikace poznatků a možností nejnovějších technologií. V případě koncepční studie Kamaz 2020 je možno »»

MÍSTU ŘIDIČE dominuje moderní palubní deska a LCD obrazovky nahrazující zpětná zrcátka.

vysledovat tento systém v koncových periferiích v podobě interiérových LCD panelů umístěných z vnitřní strany A sloupků a přenášejících obraz ze systému čtyř kamer. Řidič tak může sledovat vše jako ve zpětných zrcátcích a navíc má možnost využívat schopnosti kamerového systému, které zpětná zrcátka staví na podstatně vyšší úroveň.

Vnitřní prostor kabiny z hlediska řidiče a jeho práce je podstatně vylepšen. Počínaje novou koncepcí palubní desky, které vévodí velký hlavní displej a boční displej s ještě většími rozměry. Zobrazení všech potřebných informací o stavu a provozu vozu včetně navigačního systému či předpovědi počasí a dalších sdílených informací umožňuje řidiči v každém okamžiku optimalizovat jeho práci.

Ve středu volantu nalezl své místo „smart phone“, tímto způsobem je řidič neustále on-line a přitom může profitovat s vysokého stupně bezpečnosti práce. Specialitou je sedadlo řidiče, které využívá k odpružení chytrý elektromagnetický sytém. Elektronika detekuje všechny terénní překážky a v reálném čase je pomocí optimalizace odpružení zcela eliminuje. Tímto způsobem dochází k odstínění cca 90 % všech vibrací přenášejících se z vozovky do kabiny.

VÍCEFUNKČNÍ PROSTOR

Pokud práce řidiče silničního tahače vyžaduje nové pracovní aktivity, je třeba, aby samotné vozidlo nabízelo nová řešení. Multifunkční eklektcizmus je zajištěn celou řadou odkládacích prostorů, a to jak v pracovní, tak v „domácí“ zóně interiéru, aby byl řidič schopen pracovat účinně se všemi materiály, které jsou pro úspěšné splnění dopravního problému nezbytné.

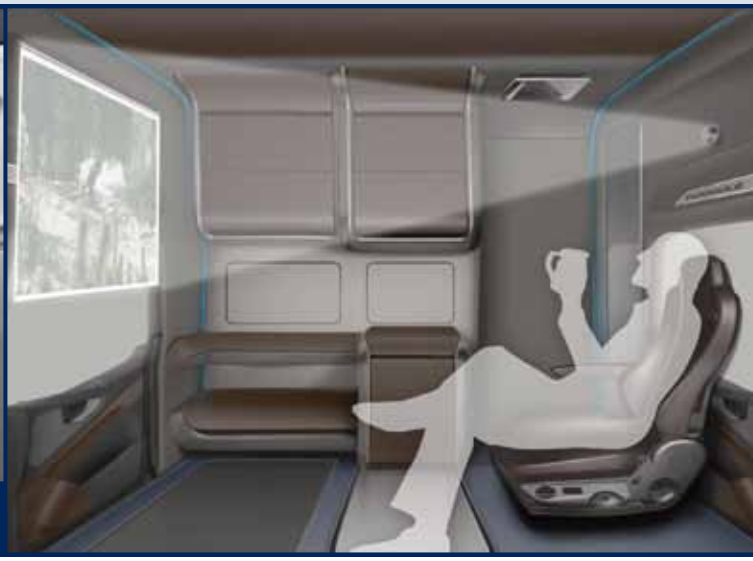
V interiéru lze využít skládací a zasouvací pracovní stůl, který zabere poměrně málo místa, ale v pracovní poloze pokrývá celou délku kabiny. Stejně jako ostatní elementy i pracovní stůl odpovídá všem požadavkům: minimalizace místa v interiéru, efektivita práce a funkcionalita.

Třináctipalcový tablet umístěný na palubní desce je řešení jak pro on-line práci řidiče, tak pro každodenní administrativní úkony. Všechny segmenty interiéru byly zpracovány s ohledem na zkušenosti vycházející z práce pro interiéry letadel či jiných vzduchoplavných prostředků a námořních jachet. To znamená, že všechna zařízení mají více funkcí než jednu a jsou důsledně optimalizována s ohledem na využitý a využitelný prostor.

ZÓNA BYDLENÍ

Popravdě řečeno čas strávený daleko od domova se vleče. Proto je třeba, aby se řidič cítil v kabině svého trucku jako doma, jedno, zda cestuje nebo pracuje. Revoluční myšlenky společnosti Torino Design nezahrnují jen styling, pracují s celkovou koncepcí interiéru kabiny. Základem je co možná nejlepší využití relativně malého prostoru, jeho rozdělení do jednotlivých intuitivně chápaných zón a šikovná implementace nejmodernějších řešení a technologií.

Abychom začali od toho základního: osobní hygiena. Není nic strašnějšího než, když člověk musí slevit právě v této oblasti. Proto je interiér tahače vybaven sprchovým koutem s dostatečnou růžicí a LED osvětlením. Prostor je možno aktuálně ohraničit zatahovací polykarbonátovou stěnou. Nechybí samozřejmě též sklápěcí toaleta, která je prakticky převzata z letadel, jen je poněkud uzpůsobena pro použití v tahači. Prostor



KAMAZ již dávno není jen tak nějakou, opomíjenou automobilkou z Ruska. Dnes hraje poměrně solidní roli v rámci celosvětového automobilového průmyslu.

ROZMĚRNÉ LŮŽKO je umístěno pod stropem kabiny. Elektrický systém spouštění zajistí potřebný komfort i bezpečnost použití.

DVACETČTYŘ palcová obrazovka televizoru navodí atmosféru obývacího pokoje domova.

je doplněn sklápěcím dřezem vyhovujícím požadavkům na osobní hygienu a vaření.

Prostor pro přípravu jídla je vybaven nejmodernějšími komponenty. Indukční varná deska disponuje dvěma varnými plochami, je samozřejmě sklápěcí a lze ji kompletně „schovat" do zadní stěny kabiny. Pokud řidič cítí potřebu rychlého občerstvení, může využít mikrovlnou troubu.

Ve společnosti Torino Design pracují především italští návrháři, není se tedy co divit, že nemalý důraz kladou na příjemná rána se správným espresem. Proto naleznete ve studii Kamaz 2020 přístroj na výrobu tohoto skvělého nápoje, který je doslova symbolem Itálie po celém světě.

Protože je třeba opravdu optimalizovat využití vnitřního prostoru kabiny, jsou všechny přístroje a zařízení uloženy tak, aby je bylo možno skrýt v zadní stěně.

Protože je třeba také odpočívat, je řidiči k dispozici výklopný gauč, z něhož lze jako v pohodlí domova sledovat projekci filmu či se dívat na 24 palcovou televizní obrazovku. V okamžiku, kdy dojde na spánek, stačí pouhým stiskem příslušného tlačítka „stáhnout" ze stropu rozměrné lůžko.

TVŮRCI koncepční studie Kamaz 2020 mysleli i na zdraví a relaxaci řidiče – běžecký pás je opravdu neobvyklé vybavení interiéru kabiny.

LEVÝ ZADNÍ ROH kabiny je určen pro osobní hygienu řidiče. Sprchový kout je možno oddělit zasouvatelnou polykarbonátovou stěnou.

TOP NABÍDKOU „entertainmentu" na palubě Konceptu Kamaz 2020 je možnost sledování filmu z projektoru.

DVA FUNKČNÍ KROKY ke zprovoznění palubní toalety. Konstrukce vychází z těch, které se používají v letadlech či na jachtách.

MALÝ GAUČ slouží ke krátkému odpočinku či relaxaci.

KAMAZ a Torino Design spojily své síly, aby představili koncepční studii kabiny tahače Kamaz 2020 nabitou nejnovějšími technologiemi.

Důležitou součástí života je pohyb a regenerace. Unikátním zařízením v interiéru kabiny trucku je běžecký pás, jenž je možno využít k joggingu, pokud této aktivitě brání počasí či jiné podmínky panující vně tahače.

V OČEKÁVÁNÍ VĚCÍ PŘÍŠTÍCH

Koncepční studie Kamaz 2020 přináší celou řadu zcela nových možností pro efektivní práci řidiče. Výrazně posiluje v oblasti komfortu a dokonalé náhrady za újmu na společenském životě v rámci náročnosti povolání řidiče dálkových souprav. Musíme mít na paměti, že jde především o studii, nicméně trendy jsou pro blízkou budoucnost jasné.

Navíc Koncepční studie Kamaz 2020 je důkazem, že nejen v Evropě chtějí výrobci jít naproti logickým a možná i ještě jiným požadavkům zákazníků. Řidiči nákladních vozidel, v tomto případě dálkových silničních souprav, nejsou jen „kusovky" do počtu. Jsou to pracovníci s vysokou mírou odpovědnosti za své životy, životy jiných, za hodnotu nákladu, za profit svých společností – také proto si zaslouží, aby takové studie vznikaly, a aby se alespoň některá řešení z nich postupně dostávala do sériové výroby. ■

Krizoborec

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

Mníchovský výrobca nákladných vozidiel značky MAN patrí pod krídla obrovskej VW Group. Spojenie a možnosť využívať isté ekonomické a výrobné synergie je pre neho výhodou aj v ťažkých časoch.

Aj napriek ťažkej ekonomickej situácii dokázal, jeden z veľkých hráčov automobilového priemyslu, v segmente nákladných a úžitkových vozidiel a strojárstva, zvýšiť v roku 2014 svoj prevádzkový zisk. Túto skutočnosť možno pripísať na vrub významne zvýšenej miere zisku v oblasti výroby veľkých motorov a strojov. Silná pozícia v rámci európskeho automobilového priemyslu tiež pomohla v reakcii na prepady trhov v Brazílii a Rusku.

EURÓPA JE KOTVA

„Ako druhému najsilnejšiemu výrobcovi ťažkých nákladných vozidiel v Európe, vám poskytuje náš materský kontinent stabilitu v podobe silného ukotvenia. Navyše oblasť energetického strojárstva výrazne prispela k nášmu celkovému podnikateľskému výsledku. V niekoľkých posledných rokoch sme sa zámerne venovali stratégii rastu ziskovosti v medzinárodnom meradle.

Strojárske hospodárstvo hrá v tomto kontexte kľúčovú úlohu. Veríme v dlhodobý rast práve v týchto oblastiach. Aj keď neustále pokračujeme smerom k medzinárodnému rozvoju, Európa zostane vždy naším chrbtovým pilierom. Profitujeme z takto nastaveného vývoja: s ohľadom na nepríjemné obchodné podmienky – špeciálne na dôležitých trhoch ako je Brazília a Rusko – sú naše výsledky za rok 2014 uspokojujúce,“ hovorí **Dr. Georg Pachta-Reyhofen,** CEO spoločnosti MAN SE.

Napriek tomu, že tak ako sa očakávalo, sa európsky trh s nákladnými vozidlami ešte úplne nevyrovnal s ekonomickými efektmi vyplývajúcimi z nutnosti zavedenia emisných štandardov Euro VI, značka MAN úspešne obhájila svoju výraznú pozíciu. Tiež v Brazílii si spoločnosť udržala v obchode s nákladnými vozidlami vedúce miesto a to už po dvanásty rok za sebou. Situácia v oblasti energetického strojárstva bola rôznorodá. Mierny obrat v oblasti stavby lodí viedol k vylepšeniu príjmu z objednávok u spoločnosti MAN Diesel & Turbo. Objednávky nových lodí - a spoločne s nimi aj pohonných a prídavných zariadení – boli na vysokej úrovni predovšetkým v prvej polovici roka 2014. Dopyt po špeciálnych

NA PRAVIDELNEJ konferencii hodnotili špičky koncernu VW Group ekonomické trendy, hodnoty a postoje jednotlivých súčastí koncernu, vrátane značky MAN.

EURÓPSKY TRH je pre značku MAN istou kotvou. A to nielen v oblasti výroby nákladných a úžitkových vozidiel, ale tiež v oblasti energetického strojárstva.

„S OHĽADOM na nepríjemné obchodné podmienky, špeciálne na dôležitých trhoch, akými sú Rusko a Brazília, sú naše výsledky uspokojujúce.“

lodiach zostáva veľmi silný. Naproti tomu rast trhu v oblasti energetických zariadení mierne zvoľnil. Dopyt bol nízky tiež v oblasti hlavnej produkcie, odbore turbo technika, a to predovšetkým vďaka situácii na trhoch v Číne, Indii a Brazílii. Naopak, naše investície v spoločnosti Renk zaznamenali opäť rekordný fiškálny rok.

SOLÍDNE EKONOMICKÉ UKAZOVATELE

Spoločnosť MAN Group vygenerovala za rok 2014 celkový príjem z predaja na úrovni 14,3 mld. EUR, čo je v porovnaní s predchádzajúcim rokom o 10% menej. Zníženie sme zaznamenali v oboch oblastiach nášho podnikania, ako vo sfére výroby nákladných a úžitkových vozidiel, tak aj v segmente energetického strojárstva. MAN Truck & Bus vygeneroval celkový príjem z predaja 8,4 mld. EUR, teda o 9% menej ako za predchádzajúce obdobie, pričom MAN Latin America sa v rovnakom ekonomickom ukazovateli prepadli o 24% na 2,3 mld. EUR. Zníženie celkového príjmu z predaja nebolo u MAN Diesel & Turbo významné, pohybuje sa na hranici 3%, celkovo teda ide o 3,3 mld. Eur. S 480 miliónmi eur celkového príjmu z predaja v rámci účasti v spoločnosti Renk ide opäť o rekordnú výšku v porovnaní s minulým obdobím. Príjem zo zákaziek za celú spoločnosť MAN Group zaznamenal hodnotu 15,3 mld. EUR, o 5% menej v porovnaní s uplynulým obdobím. Príjem zo zákaziek v spoločnosti MAN Truck & Bus sa znížil o 9% na 11,4 mld. EUR, kým v oblasti výroby veľkých motorov, turbo techniky a veľkých strojov zostal viac menej na rovnakej úrovni ako v minulosti, 3,9 mld. EUR. Oproti tomu, je tu mierne zvýšenie prevádzkového zisku z 309 miliónov EUR v roku 2013 na 384 miliónov EUR v roku 2014. Prevádzková rentabilita tržieb vzrástla z 1,9% v roku 2013 na 2,7% v roku 2014.

Výkonná rada ďalej postúpila v programovom úsilí zvýšiť mieru efektivity a znížiť náklady vo všetkých divíziách spoločnosti v súlade s aktuálnou situáciou v ich odboroch pôsobnosti. Napríklad sme zahájili implementáciu opatrení k zmene štruktúry výroby v oblasti autobusovej techniky.

„Výdavky sú v ohnisku nášho záujmu, špeciálne vo finančne ťažkom období. Teraz profitujeme z tých úspor, ktoré sme naštartovali v minulosti. Navyše naša konkurencieschopnosť bola podporená synergiou vychádzajúcou z členstva v skupine Volkswagen,“ hovorí **Dr. Pachta-Reyhofen.**

VÝHĽADY PRE TENTO ROK

V oblasti výroby a predaja nákladných a úžitkových vozidiel očakáva výkonná rada v roku 2015 mierny pokles. Prevádzkový zisk a prevádzková rentabilita tržieb mierne poklesne v rámci výrazného konkurenčného boja. V oblasti energetického strojárstva očakáva výkonná rada mierny pokles oproti predchádzajúcemu roku. Celkový príjem z predaja bude mierne vyšší. Celkový prevádzkový zisk a prevádzková rentabilita tržieb vykážu mierne zlepšenie. Dnes už tak ťažko zasiahnuté trhy s nákladnými vozidlami budú aj v roku 2015 negatívne ovplyvnené ťažkou konkurenciou. V tejto súvislosti výkonná rada predpokladá výšku prevádzkovej rentability tržieb v podobe jednociferného čísla. Spoločnosť MAN Group zaznamená celkový príjem z predaja na rovnakej úrovni ako v roku 2014 a stabilný prevádzkový zisk. Prevádzková rentabilita tržieb zostane na takmer rovnakej úrovni ako v roku 2014. ■

SPOLOČNOSŤ MAN GROUP VYGENEROVALA ZA ROK 2014 CELKOVÝ PRÍJEM Z PREDAJA NA ÚROVNI 14,3 mld. €.

PRAVIDELNÁ KONFERENCIA poukázala na stabilitu celej skupiny a na silné stránky prepojenia s VW Group.

„VÝDAVKY sú v ohnisku nášho záujmu, špeciálne vo finančne ťažkom období,“ dr. Georg Pachta-Reyhofen, CEO MAN SE.

PRÍJEM zo zákaziek za celú spoločnosť MAN Group zaznamenal hodnotu 15,3 mld. EUR, čo je o 5% menej v porovnaní s uplynulým obdobím.

DR. GEORG PACHTA-REYHOFEN, CEO spoločnosti MAN SE, sprevádza celú skupinu veľmi citlivo rozbúreným „ekonomickým“ morom dneška.

ZNAČKU MAN nájdeme na celom rade výrobkov, okrem iného aj na stredne veľkých, veľkých až gigantických spaľovacích motoroch určených pre stacionárne či námorné aplikácie.

Velké motory Mercedes-Benz OM 471 druhé generace určené pro těžká nákladní vozidla s hvězdou ve znaku přináší další vylepšení efektivity provozu.

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

Neuvěřitelné je

DÍL DRUHÝ

Mezi zvláštnosti motoru OM 471 patřilo od začátku asymetrické turbodmychadlo. Za účelem rychlého nárůstu plnicího tlaku s odpovídajícím rychlým nárůstem výkonu a točivého momentu jsou výfukové plyny z válců čtyři až šest přiváděny bez oklik přímo k oběžnému kolu turbíny.

PATENTOVANÉ EGR

Naproti tomu definovaná část výfukových plynů z válců jedna až tři je odkláněna do systému recirkulace výfukových plynů, který slouží ke snižování emisí NOx.

Toto řešení bylo v principu zachováno, avšak v detailech rozhodujícím způsobem zdokonaleno. Místo dosavadních klapek EGR v okruhu EGR je nyní jedna klapka EGR umístěna ve sběrném výfukovém potrubí, daleko před vstupem výfukových plynů do turbodmychadla.

Zatímco dosud bylo rozdělování výfukových plynů mezi sběrným výfukovým potrubím a turbodmychadlem závislé mimo jiné na tvaru sběrného potrubí a geometrii asymetrického turbodmychadla, lze nyní rozdělování výfukových plynů plynule a velmi precizně regulovat v celém rozsahu provozních podmínek. Z toho pramení účinné řízení chladicí soustavy a všeobecně nižší míra EGR s přínosy pro spotřebu paliva.

Jak míru EGR, tak i proudění výfukových plynů k turbodmychadlu lze vhledem k nové poloze klapky řídit v závislosti na provozní charakteristice motoru. Díky tomu již není nutné sledování recirkulace výfukových plynů senzorem ve Venturiho trubici (obtoku recirkulace výfukových plynů), ani následná regulace EGR.

Plynule nastavitelná klapka EGR ve své nové poloze otvírá kromě toho novou šíři asymetrie. Zcela podle potřeby může být 0 až 100 % výfukových plynů ze tří příslušných válců přiváděno zpět do válců, což je v konstrukci motorů jedinečné. Klapka EGR tak ovládá nejen proudění výfukových plynů do systému recirkulace výfukových plynů, ale i k turbodmychadlu.

NOVÁ GENERACE velkých motorů OM 471 jsou spořivější, ale současně výkonnější.

skutkem

ASYMETRICKÉ VSTŘIKOVÁNÍ

Rovněž nové je asymetrické vstřikování. V normálním provozu jsou vstřikovače všech šesti válců motoru OM 471 zásobovány stejným množstvím paliva. Je-li při nízkém zatížení nezbytná regenerace filtru pevných částí, je ke zvýšení teploty výfukových plynů nastavena vysoká míra EGR až kolem 50 %.

NOVÉ MOTORY přinášejí provozovatelům novou efektivitu.

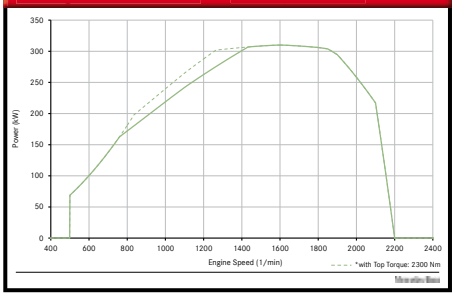
VSTŘIKOVAČ vylepšeného systému Common Rail označovaného jako X-PULSE.

Aby se v tomto případě zabránilo neúplnému spalování s vyšším podílem pevných částic ve výfukových plynech, je při zvýšení míry EGR zároveň plynule snižováno množství paliva vstřikovaného do válců jedna až tři a zvyšováno množství paliva pro válce čtyři až šest. V extrémním případě může být sníženo vstřikované množství pro první tři válce až na nulu, zatímco ostatní tři válce pracují jako při maximálním zatížení. Na výkon, ani spotřebu paliva nemá toto snižování množství vstřikovaného paliva až k úplné deaktivaci válců žádný vliv, naproti tomu se zvyšuje kvalita výfukových plynů a klesají emise pevných částic.

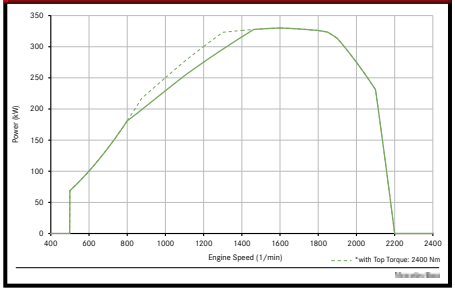
Pro řidiče jsou tyto změny nepostřehnutelné. To samé platí, »»

DRUHÁ GENERACE motorů OM 471 využívá opět asymetrické výfukové turbodmychadlo vyvinuté a vyráběné přímo v továrně Mercedes-Benz.

DRUHÁ GENERACE OM 471
310 kW, 2100 N.m



DRUHÁ GENERACE OM 471
330 kW, 2200 N.m



*Výkonové křivky jednotlivých **variant motoru OM 471** jasně ukazují výhody druhé generace ultra moderních agregátů.*

když sešlápnutím pedálu plynu zvýší zatížení motoru a palivo je vstřikováno do všech válců opět rovnoměrně.

TURBODMYCHADLO Z VLASTNÍ VÝROBY

K rychlému a vysokému zvýšení výkonu při nízkých otáčkách přispívá nové asymetrické výfukové turbodmychadlo, které bylo vyvinuto značkou Mercedes-Benz a je vyráběno v motorárně v Mannheimu. Konstrukce vlastního turbodmychadla tak mohla být precizně přizpůsobena požadavkům motorů OM 471. Turbodmychadlo přesvědčí i svou vynikající účinností. Velmi přísné tolerance v sériové výrobě zajišťují nejvyšší kvalitu a dlouhou životnost. Asymetrické turbodmychadlo má stejně jako dosud pevnou geometrii rozváděcích lopatek turbíny. Z technického hlediska je tato jednodušší varianta mnohem méně náchylná k poruchám, než například turbodmychadlo s variabilní geometrií rozváděcích lopatek. Ke zjednodušení přispívá rovněž upuštění od obtokového ventilu. Tento krok snižuje komplexnost turbodmychadla a eliminuje potenciální zdroje závad, jako jsou například netěsnosti – to je další plusový bod pro robustnost a dlouhou životnost motorů OM 471.

ROBUSTNĚJŠÍ DÍKY MENŠÍMU POČTU SENZORŮ

Mercedes-Benz se u nejnovější generace motorů OM 471 zřekl nejen obtokového ventilu pro turbodmychadlo, ale i regulace plnicího tlaku. Společně s eliminací senzoru EGR a regulace EGR to znamená, že termodynamicky až do detailu optimalizovaný motor je provozován s předvídavým řízením pracovních procesů.

Motor pracuje díky tomuto řízení ještě hospodárněji. Přesné, „předvídavé“ řízení veškerých parametrů vede k optimální účinnosti bez oklik v podobě jednotlivých systémů regulace a jejich kombinací. Například propracovaná strategie řízení emisí nahrazuje veškeré dosud běžné individuální systémy regulace recirkulace výfukových plynů a plnicího tlaku, a díky tomu pracuje výrazně účinněji.

Motor je zároveň ještě robustnější díky eliminaci četných komponentů a dílů. Základní myšlenka je stejně jednoduchá jako logická: Co motor nemá, to se ani nemůže porouchat.

ASYMETRICKÉ TURBODMYCHADLO má stejně jako v první generaci pevnou geometrii rozváděcích lopatek turbínky.

OPTIMALIZACE KONSTRUKCE jednotlivých částí nové generace motorů postihla i písty.

Během posledních čtyř let byla snížena u velkých motorů OM spotřeba paliva o celých 13 %.

Místo na senzory s následnou regulací sází Mercedes-Benz na různé podpůrné režimy, například při provozu se studeným motorem, se studeným nasávaným vzduchem nebo se studeným systémem dodatečného čištění výfukových plynů. Stejně tak jsou v řídicí jednotce uloženy režimy pro provoz ve středních a vysokých nadmořských výškách, jakož i pro pasivní a aktivní regeneraci nebo regeneraci při volnoběhu. S výjimkou aktivní regenerace se přitom jedná o zcela plynulé průběhy regulace, kdy může být motor provozován vždy v oblasti optimální účinnosti.

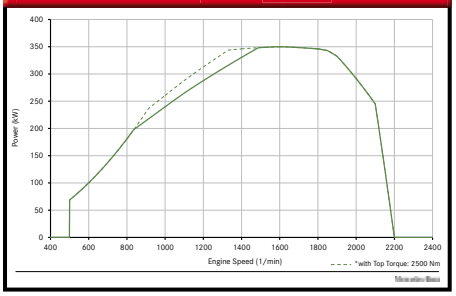
O 13 % ZA ČTYŘI ROKY

Velmi zajímavý pokrok: od roku 2011 byla v porovnání s osvědčeným předchozím modelem Actros snížena průměrná spotřeba paliva o 13 % zavedením nového modelu Actros Euro VI, předvídavého tempomatu PPC (Predictive Powertrain Control) a nové generace motorů.A přitom se již osvědčený Actros Euro V řadil mezi nejhospodárnější nákladní vozidla v Evropě.

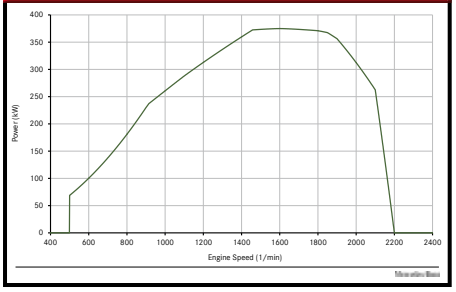
V oboru užitkových vozidel je naproti tomu běžné dlouhodobé zlepšování o 1,0 % až 1,5 % za rok.

Mercedes-Benz v roce 2011 představil s velkým předstihem první motory Euro VI.To se opakuje nyní s nejnovější generací motorů OM 471, která spojuje nejvyšší hospodárnost s mimořádnou výkonností. Fascinující vývoj s ní dosahuje prozatímního vrcholu. Cesta však pokračuje, jednička mezi těžkými nákladními vozidly a jednička ve spotřebě paliva nezůstane samozřejmě stát na místě. ■

DRUHÁ GENERACE OM 471
350 kW, 2300 N.m



DRUHÁ GENERACE OM 471
375 kW, 2500 N.m



DRUHÁ GENERACE OM 471
390 kW, 2600 N.m

*Druhá generace motorů **OM 471 pracuje ještě hospodárněji.** Předvídavé řízení vede k optimální účinnosti.*

INZERCIA

GPS

ODPOČÍVADLO PŘÍBOR

49°38´53.078´´N 18°8´39.578´´E

Text: A. Ingols, foto: autor

Zastavení na

SMĚREM OD CENTRA MĚSTA

PŘED MOTELEM ZAFÍR DOPRAVA

DÁL DOPRAVA K ČERPAČCE, PŘES KOLEJE K PARKOVIŠTI A LPG

Kilometr 27
cca 279 m n.m.

Parkoviště za tratí

V současné době se ještě dá přímo ze silnice 58, vedené v severní části Příbora po ulici Ostravská, odbočit k restauraci a motelu Zafír.

Od motelu je pak možné jet dál, směrem doprava k čerpací stanici PHM s prodejnou základních motoristických potřeb a občerstvení, nebo doleva k parkovišti i pro nákladní vozidla – to však vyžaduje zvláštní pozornost, neboť cesta křižuje železniční trať s běžným provozem vlaků; přejezd je sice přehledný a zabezpečený výstražnými světly s akustickým signálem i automatickými závorami, ale ... !

Pojížděné plochy, včetně parkoviště, jsou opatřeny živičným povrchem, doplňkové plochy jsou zatravněny, venkovní "posezení" ani dětské hřiště jsem nenašel.

ZA PODJEZDEM

I-58

POZOR NA VLAK

PRO LPG JEŠTĚ O KUS DÁL

U VÝDEJNÍCH STOJANŮ JE I MALÁ PRODEJNA

PARKOVIŠTĚ

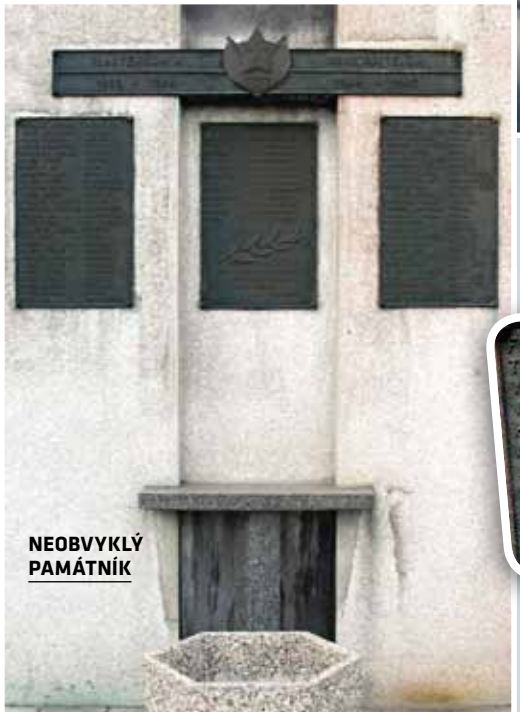
PŘÍBOR

To město je známé hlavně díky světově proslulému psychoanalytikovi Sigmundu Freudovi. Nicméně rodáků se zajímavým osudem, i v mezinárodním měřítku, se dá vysledovat mnohem více – svědčí o tom také nezvyklý památník, na kterém jsou k jménům osob přiřazeny i názvy míst kde jejich život dokonal.

PAMÁTNÍK VLASTENCŮM A OSVOBODITELŮM

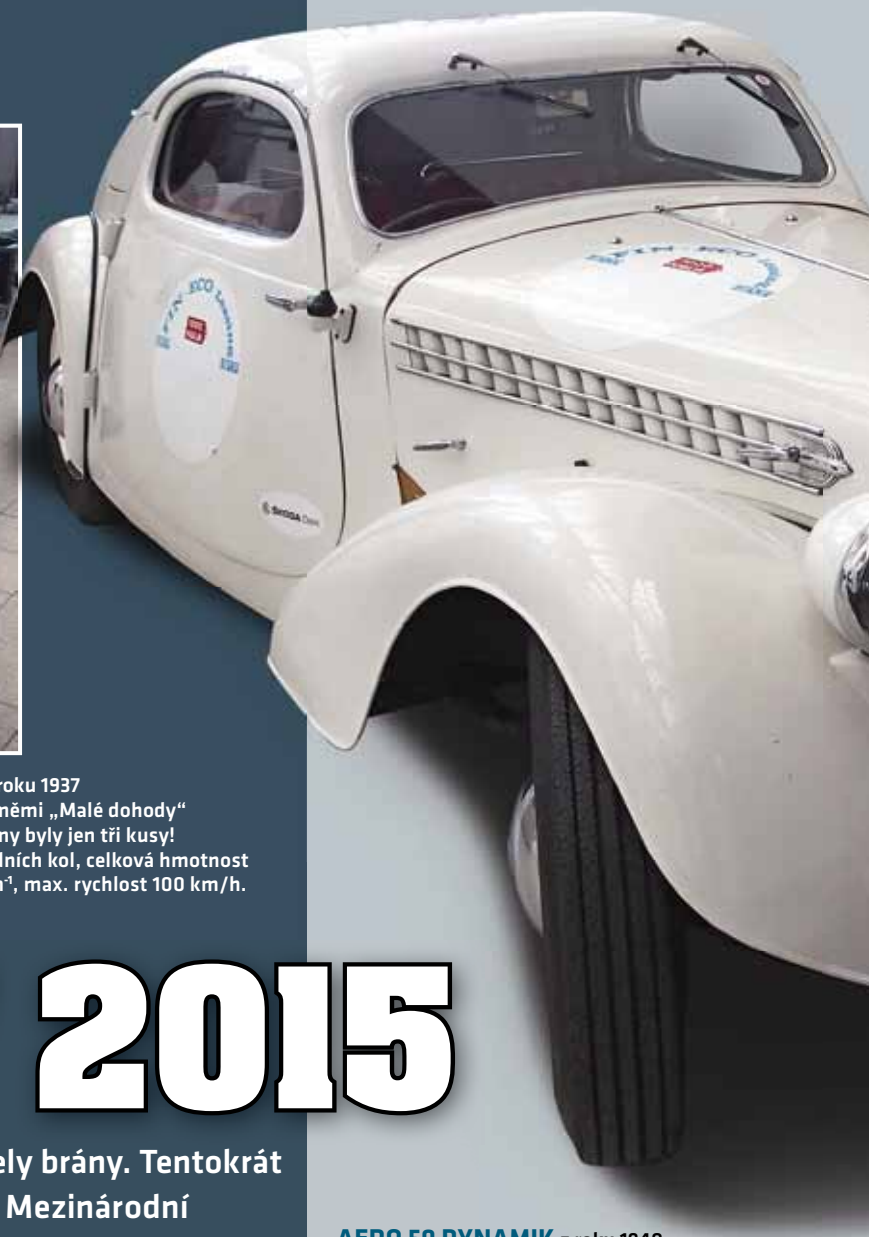
Na budovu radnice města Příbor byly k 5.5.1965 instalovány pamětní desky nesoucí jména osob z období 1933-1945. Jsou to většinou jména příborských občanů zemřelých či popravených v nacistických věznicích, koncentračních a likvidačních táborech, ale také jména sovětských vojáků padlých při osvobozování města a jména rodáků, kteří zahynuli při službě ve spojeneckých armádách.

Jedním z těch zde posledně uvedených, je Antonín Volný, narozený v Klokočově 9. 1. 1896, který značnou část života prožil v diplomatických službách, z toho 10 let na čs. vyslanectví v Tokiu. Válka ho zastihla na Filipínách, kde se na podzim roku 1941 dal k dispozici armádě USA. Službu vykonával u vojenské rozvědky hlavně jako překladatel z japonštiny. Na začátku května 1942 byl na ostrově Corredigor zajat, přežil velmi těžkou internaci, včetně Bataanského pochodu smrti, a v den svých 49. narozenin, tedy 9. 1. 1945 zahynul na japonské lodi Enoura Maru bombardované z amerických letadel v přístavu Kaosiung na Tchajwanu. ■



NEOBVYKLÝ PAMÁTNÍK

JMÉNA PŘÍBORSKÝCH OBČANŮ A DALŠÍCH PADLÝCH BĚHEM DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY.



ŠKODA POPULAR SPORT COUPÉ „MALÁ DOHODA“ z roku 1937
Speciál vyrobený jen pro jednu akci – 2400 km dlouhou soutěž zeměmi „Malé dohody“ (Československo, Jugoslávie, Rumunsko), ve které zvítězil.Vyrobeny byly jen tři kusy! Dvoumístné kupé s litrovým OHV motorem vpředu a pohonem zadních kol, celková hmotnost 770 kg. Výkon čtyřválcového řadového motoru 20 kW při 3500 min^{-1}, max. rychlost 100 km/h.

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

Z MSV 2015

Na brněnském výstavišti se znovu otevřely brány. Tentokrát pro nejznámější z pořádaných veletrhů – Mezinárodní strojírenský - letos už pro jeho 57. ročník silně zaměřený na „Průmysl 4.0.“ – Čtvrtou průmyslovou revoluci.

AERO 50 DYNAMIK z roku 1940
Velmi povedený a oceňovaný „výrobek“ karosářské firmy Sodomka z Vysokého Mýta. Z pravděpodobně devíti vyrobených kusů se dodnes zachovaly jen dva. Je to dvoumístný kabriolet s dvoulitrovým, dvoudobým, zážehovým, vodou chlazeným, řadovým čtyřválcem umístěným vpředu a s pohonem předních kol. Výkon motoru 37 kW při 3500 min^{-1}, spotřeba 11 -15 l/100 km, celková hmotnost 1400 kg, dosahovaná rychlost až 125 km/h.

ŠKODA POPULAR SPORT COUPÉ

GPS
49°11´12.969´´N
16°34´56.392´´E

AMPHICAR vyráběný 1961 - 1968
Německý obojživelný osobní automobil zkonstruovaný s využitím zkušeností s populárním „Vodníkem“, tedy válečným KdF 166. Vybaven byl čtyřválcovým OHV motorem o zdvihovém objemu cca 1,2 litru s výkonem 32 kW při 4750 min^{-1} a speciální převodovkou umožňující pohon zadních kol nebo dvou lodních šroubů a při vyjíždění z vody i obou pohonů současně. Dosahoval rychlosti 112 km/h na souši a 12 km/h na vodě. Neměl kormidlo, v obou případech k řízení sloužila přední kola. Svoje „plavecké“ schopnosti potvrdil v roce 1962 překonáním kanálu La Manche. Produkce se zastavila u čísla 3878.

AMPHICAR

AERO 50 DYNAMIK

Srozumitelněji řečeno na robnotizaci, robotické systémy, na plně automatizovanou výrobu s komplexním využitím elektroniky.

Přesto jsem v pavilonu A narazil na automobily; automobily vystavované ne jako exponáty, ale jako lákadla, jako jakési nehybné modelky či nemluvné hostesky. Samozřejmě většinou velmi krásné či alespoň hodně zajímavé; pohyblivost je v nich zakódována a výmluvné jsou jejich tvary.

Skoro na druhém konci výstaviště mne pak zaujal objekt, který byl sice také na kolečkách, ale hlavně voněl. Ta vůně mne zcela omámila, a tak ani nevím, zda to byl exponát či jen lákadlo; vím jen, že to byl funkční rožeň s dozlatova opečeným prasátkem. ■

Text: Milan Olšanský
foto: archiv

Na veletrhu karavanů v Düsseldorfu představila automobilka Mercedes-Benz obytné vozy nejvyšší kategorie. Kempingové nástavby na podvozcích nákladních vozidel modelových řad Antos a Actros zářily jako opravdové hvězdy.

Komfort na kolech nákladňáku

CONCORDE CENTURION 1200 na podvozku Mercedes-Benz Actros 2542.

Za normálních okolností jsou nákladní vozy Antos či Actros užívány k silniční dopravě v těch nejtypičtějších segmentech podnikání. Nicméně jejich podvozky jsou vhodné, pokud zákazník projeví takový zájem, třeba i pro dostavbu vysoce komfortními obytnými nástavbami.

Dva takové speciály bylo možno nedávno obdivovat na salonu obytných vozidel v Düsseldorfu. Samotné vozy dokazují již svým typovým označením – Antos Vario Alkoven 1200 a Actros Concorde Centurion 1200, že jde opravdu o solitéry. Vysoký podíl ruční práce potom znamená, že rozhodně nejsou určeny pro někoho, kdo má hluboko do kapsy.

„DREMTERIÉR“ kempinkového vozu Antos Vario Alkoven 1200.

VARIO ALKOVEN 1200

Vykachlíkovaná a vyhřívaná podlaha, nábytek s doplňky z překližky z americké višně v obytném prostoru a rozměrná ložnice s obklady připomínajícími pískovec. Pracovní deska v kuchyni a podlaha v koupelně jsou vyrobeny z umělého litého kamene a sófa má tu nejjemnější kůži. Jednoznačně lze říci, že pouhý „interiér“ kemperu se v této podobě změnil na tzv. „dreamteriér“.

Kempinkový vůz od společnosti Vario Mobil se sídlem v Bohmte blízko Osnabrucku je mistrovským dílem, které korunují dřevěné reliéfy na stěnách koridoru vedoucího ke koupelně v podobě osvětleného skleněného kabinetu.

Hydraulicky ovládané segmenty bočních stěn dokáží rozšířit dvanáct metrů dlouhý a čtyři metry vysoký interiér obytného pokoje a ložnice na více než komfortní byt na kolech. Palubní technika je stejně vzrušující jako nábytek. Dvě ploché televizní obrazovky s uhlopříčkou 32 palců, parní trouba, indukční varná deska, centrální vakuový vysavač, automatická pračka a sušička – a to není všechno.

Pro nezávislé cestování je třeba dostatek energie, proto je podvozek vybaven bateriemi o celkové kapacitě 1200 Ah, systémem solární elektrárny, generátorem a invertorem s výkonem 6000 W. Nádrže pojmou 3901 motorové nafty a 5001 pitné vody. V garáži v zadní části vozu je umístěn malý sportovní Mercedes-Benz SLK. Třínápravový podvozek Antos 2543 L (315kW/428 k) má pneumatické odpružení a plně vybavenou úzkou kabinu typu M. Stejnou nástavbu lze montovat též na podvozky řady Actros.

CONCORDE CENTURION 1200

Vysoce individualizovaná obytná nástavba od společnosti Concorde se sídlem v Aschbachu je postavena na podvozku Mercedes-Benz Actros 2642 (310 kW/421 k) s kabinou typu GigaSpace a se systémem pneumatického odpružení. Interiér s rozměry 12 m délky a 3,85 m výšky zahrnuje též integrovanou kabinu se dvěma samostatně otočnými sedadly. Nábytkové vybavení je pokryto překližkou z tmavého ořechu, ostatní povrchy jsou zpracovány ve vysoce lesklém provedení s metalickým černým nebo béžovým lakem.

Vybavení kuchyně je zpracováno v matném chromu včetně myčky nádobí. Nádrže pojmou 5001 motorové nafty, 5001 pitné vody a 1011 plynu. Baterie mají kapacitu 750 Ah a inventor dokáže nabídnout 3500 W. ■

V ZADNÍ ČÁSTI obytné nástavby Vario Alkoven 1200 na podvozku Antos 2643 L je umístěna garáž pro sportovní vůz Mercedes-Benz SLK.

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

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

ARMÁDA nejvíce oceňuje na bojovém vozidlu TITUS NEXTER jeho pohyblivost a schopnost „pracovat" na malém prostoru.

VYPADÁ TO, že třínápravový TITUS NEXTER konstruovaný na podvozku Tatra 815-7 našel cestu do Armády České republiky.

Vypadá to, že si Ministerstvo obrany ČR vybralo obrněnce Titus, na jejichž výrobě spolupracuje česká Tatra Trucks a.s. s francouzskou národní zbrojovkou NEXTER SYSTEMS. VEGA SVOS tak vypadává prozatím ze hry!

Titus vs. Vega – 1:0!

V souboji českých výrobců obrněné kolové techniky, Tatra Trucks a.s. a SVOS Přelouč má v současnosti navrch severomoravská automobilka. Armáda České republiky poptala, na základě pečlivého posouzení technických parametrů a ekonomických možností, dvaačtyřicet obrněných Titusů. Hodnota obchodu se může vyšplhat až na 2,7 mld. korun.

DOBA ZBRANÍM ZASLÍBENÁ

Nic naplat, doba nákupům vojenské techniky přeje. Vpravo i vlevo se haraší, už zase, zbraněmi. Lokální války jsou podněcovány a pečlivě udržovány v aktivním chodu a „jestřábi" se dostávají opět ke slovu. Důkazem vážnosti situace je i to, že tak malá a bezvýznamná armáda, jako je ta česká, již uznala, že vojáků a techniky má opravdu málo. Už to bylo tak trochu k smíchu nebo k pláči – to podle nátury každého z nás. Tak teď se na „prknech ministerstva, co znamenají svět" (alespoň pro někoho) začínají dít věci.

Oba dva obrněné kohouty mířící z jednoho smetiště jsme po technické stránce již představili. Oba dva jsou nepochybně velmi zajímavými kousky. Titus, díky třínápravovému podvozku s oběma krajními nápravami řízenými, je na tom, co se týká obratnosti o něco lépe než dvounápravová Vega. Podle informací, které jsou dostupné, „vydělává" též na nižší ceně, a to dokonce o 4,5 milionů za „nahý" kus.

Snad se porovnávají jablka s jablky a ne s hruškami. Poměrně velký cenový rozdíl je ještě umocněn faktem, že vítěz má o nápravu a tím pádem dvě kola a všechno co k tomu náleží více než poražený. Nicméně je třeba si uvědomit, že cena „nahého" vozidla je jedna věc, a cena vozidla vybaveného věc druhá. Například štábní transportér, kterých AČR požaduje šest, má cenu údajně až 49 milionů korun a spojovací vůz dokonce 62 milionů.

Dodávky vozidel do AČR se mají uskutečnit mezi léty 2019 až 2023. Všechny Titusy budou vyrobeny v Kopřivnici a servis by měl provádět novojičínský státní podnik VOP CZ. Jak Titus, tak VEGA SVOS jsou stavěny na podvozcích modelové řady Tatra 815-7 a používají v hnacím traktu vznětové motory a automatické převodovky zahraniční provenience. Gratulace do Tatra Trucks a.s. ■

STEJNĚ JAKO TITUS NEXTER i VEGA SVOS vychází z podvozku tatrovácké koncepce, stejně však také využívá motor Cummins a převodovku Allison.

DVOUNÁPRAVOVÁ VEGA neuspěla ve výběrovém řízení také kvůli své ceně, která je vyšší než u třínápravového konkurenta.

A Daimler Brand

Servisní menu pro vozy věku 5+

Balíčky servisních služeb za atraktivní pevnou
cenu s bonusem 1000 Kč pro vozy starší pěti let.
Přesvědčte se na **ServisniMenu.cz**
nebo volejte 800 111 001.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

NOVÁ GENERACE elektronických asistenčních systémů MAN přináší do silničního provozu vyšší míru bezpečnosti.

Dokonalá souhra

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

JIŽ OD ROKU 2014 má každý druhý prodaný MAN TGX v Německu ve výbavě bezpečnostní balíček Active či Active Plus.

VYSPĚLÉ elektronické asistenční systémy MAN činí ze silničního provozu bezpečnější zónu našich životů.

Mnichovský výrobce nákladních a užitkových vozidel nespí na vavřínech, naopak aktivně zavádí pravidelně technické novinky. Inovované elektronické asistenční systémy MAN přináší více bezpečnosti, více jízdního komfortu.

Společnost MAN představuje novou generaci vyspělého systému nouzového brzdění (asistenční systém nouzového brzdění EBA) se signalizací nouzového brzdění ESS. Zároveň se EBA a též nový systém monitorování jízdního pruhu stávají standardní výbavou těch modelových řad vozidel, pro které budou tyto bezpečnostní prvky povinné při registraci nových vozidel od listopadu 2015. Týká se to většiny nákladních vozidel MAN, autokarů, městských autobusů MAN i NEOPLAN, a též podvozků MAN pro zájezdové autobusy.

POKRAČOVÁNÍ TRENDU

Již od roku 2014 každý druhý MAN TGX prodaný v Německu měl ve výbavě bezpečnostní balíček Active či Active Plus, který zahrnoval vyspělý systém nouzového brzdění – a tento trend pokračuje.

Heinz-Jürgen Löw, člen představenstva MAN Truck & Bus zodpovědný za prodej a marketing, vysvětluje: *„Tento směr vývoje potvrzuje naši angažovanost v aktivní bezpečnosti a další krok společnosti MAN směrem k rapidnímu rozšíření našich bezpečnostních systémů: od letošního července prakticky ve všech modelech nákladních vozidel a autokarů je standardně montován nový vyspělý systém nouzového brzdění a elektronický asistenční systém sledující jízdu ve zvoleném jízdním pruhu. Takže zákazníkům dodáváme kompletní paletu bezpečnostních systémů, a tedy jim zaručujeme vysokou míru aktivní bezpečnosti. Nový systém nouzového brzdění společnosti MAN již teď poskytuje lepší brzdný výkon než bude požadovat legislativa roku 2018.“*

KONEČNÝ TERMÍN – 1. 11. 2015

Legislativní opatření Evropské komise vyžaduje, aby od 1. 11. 2015 byly vyba- »»

STŘEDOVÁ KONZOLA interiéru vozidel MAN TGX nese celou řadu ovladačů a malý LCD displej.

LEGISLATIVNÍ OPATŘENÍ vyžadují stále striktnější a aktivnější přístup výrobců k elektronickým asistenčním systémům.

SYSTÉM HLÍDÁNÍ jizdního pruhu, LGS, a asistent nouzového brzdění EBA využívají k monitoringu silnice a objektů jednu kameru montovanou za předním sklem trucku.

NOVÁ GENERACE elektronického asistenčního systému EBA počítá s informacemi, které dovolují správně vyhodnotit jízdní situaci.

RADAROVÝ SENZOR zásobující informacemi novou generaci systému EBA kombinuje své informace s informacemi z kamery za sklem – fúze informací.

vené systémem nouzového brzdění (EBA Level 1) následující kategorie vozidel: nově registrovaná nákladní vozidla se dvěmi či třemi nápravami, celkovou hmotností nad 8 t a s pneumatickým odpružením zadní nápravy či náprav. Pro dvounápravová či třínápravová vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t je povinný i systém monitoringu jízdního pruhu.

Systém nouzového brzdění, který osazuje do svých vozidel MAN od července 2015, hravě splňuje nejstriktnější legislativní požadavky pro EBA Level 2, které vstoupí v platnost v listopadu roku 2018. To znamená, že zákazník MAN již dnes získá velmi hodnotný systém s parametry, které bude legislativa vyžadovat až za tři roky.

Nová generace systému nouzového brzdění EBA od společnosti MAN kombinuje informace z radaru v přední části vozidla a kamery adjustované za čelním sklem. Takové spojení dvou druhů snímačů umožňuje systému poskytnout spolehlivé informace o situaci na silnici. Automobily jedoucí vpředu či statické objekty mohou být identifikované rychleji a přesněji, tedy pokud je třeba, systém dokáže spustit nouzové brzdění vozidla dříve. Díky tomu v kritické situaci vozidlo zpomaluje rychleji a zastaví se před překážkou o několik metrů dříve.

VZÁJEMNÁ SOUČINNOST

Rozpoznat stacionární překážky se stejnou jistotou jako vozidla jedoucí vpředu je pro EBA stěžejní. Systém musí rozpoznávat relevantní objekty (odstavené porouchané vozidlo nebo vozidlo stojící na konci dopravní zácpy) od nepodstatných (dopravní značky, vjezdy do tunelů, mosty a podobně). Aby bylo možno předejít nouzovému brzdění omylem, systém EBA reaguje až tehdy, když je nouzová situace interpretována jako vysoce pravděpodobná. Systém provádí analýzy intenzivněji a po delší dobu, aby se absolutně ubezpečil, že vpředu, v jeho jízdním pruhu, se nachází statická překážka.

ÚSPĚŠNÝ SYSTÉM EBA

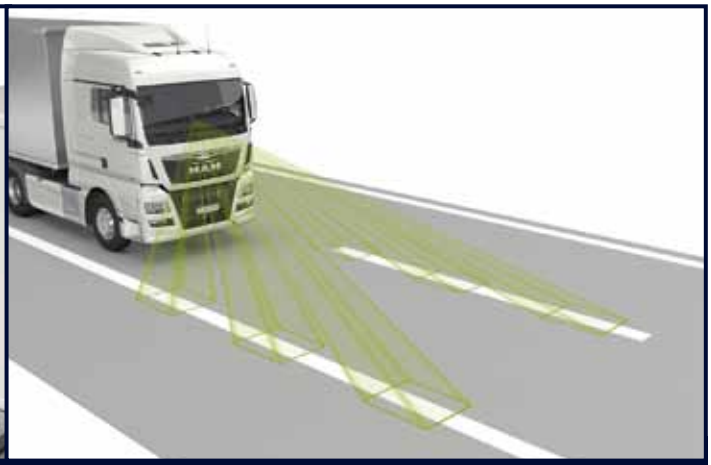
MAN je vysoce kompetentní v oblasti konceptů provozu výzkumných vozidel. Vědecká zkoumání řidičů při jízdě na simulátoru na mnichovské Technické univerzitě přinesla významné závěry při vyhodnocování činností systému EBA – například z hlediska bdělosti, nepozornosti či stresu řidiče a jeho chování v nouzových situacích. Řešení systému nouzového brzdění EBA se řídí principem: „řidič musí mít vozidlo vždy pod kontrolou". Tato pro MAN specifická filozofie garantuje vysokou míru akceptování bezpečnostních systémů MAN profesionálními řidiči. Interakce radaru a kamery výrazně snižuje riziko neopodstatněných varování. Společnost MAN tímto dosáhla cíl, který staví na co možná nejmenším obtěžování řidičů výstražnými signály.

Pokud dojde k varování nebo se dokonce již spustí systém nouzového brzdění, řidič může dle vlastního odhadu situace odmítnout akci systému. Když sešlápne pedál akcelerátoru, resp. brzdy, zapne směrové světlo nebo započne měnit jízdní pruh, anuluje tím výstrahu či přeruší automatické brzdění. V případě, že již dále nehrozí riziko kolize, například kdyby se pomalejší vozidlo přesunulo na krajnici, systém EBA zruší proces nouzového brzdění.

NEUSTÁLE VE STŘEHU

Systém EBA reaguje na blížící se překážku a na nereagování řidiče (brzdění, změna jízdního pruhu). Situaci vyhodnocuje na základě průběžných měření. Nejdříve varuje řidiče před blížícím se nebezpečím kolize pronikavým akustickým signálem a vizuálním varováním na přístrojové desce. V tomto momentu je již brzdový systém

SYSTÉM NOUZOVÉHO BRZDĚNÍ nyní nabízí více možností a prakticky vyhovuje legislativě, která teprve nabyde platnosti.



SYSTÉM HLÍDÁNÍ zvoleného jízdního pruhu LGS.

ELEKTRONICKÉ SYSTÉMY musí rozpoznávat překážky ve zvoleném jízdním směru též podle jejich charakteru – zda se pohybují či jsou statické.

připraven na akci a jsou zapnuta brzdová světla – to kvůli včasnému upozornění řidičů ve vozidlech jedoucích za nákladním vozidlem. Kromě toho ve fázi varování systém MAN EBA omezí točivý moment motoru. To je pro nepozorného řidiče další podstatná výstraha. Pokud ani poté řidič nekoná, vůz na krátký okamžik přibrzdí (varovné zpomalení). V případě, že nebezpečí kolize je stále pravděpodobné a řidič nadále nereaguje, EBA spustí razantní nouzové brzdění, které v ideálních podmínkách zabrání srážce s překážkou, a to dokonce i z plné rychlosti 80 km/h.

SIGNALIZACE NOUZOVÉHO BRZDĚNÍ

Při nouzovém brzdění se zapne signál nouzového brzdění ESS (Emergency Stopping Signal). Kromě brzdových světel systém rychle aktivuje také výstražnou funkci směrových světel a zvýšenou frekvencí blikání signalizuje ostatním řidičům nouzovou situaci. Provozní testy potvrdily, že včasné varování pomáhá předcházet nehodám s nárazem zezadu.

NOVÝ LANE GUARD SYSTEM

Nový systém varování řidiče při mimovolném vybočení z jízdního pruhu (LGS – Lane Guard System) využívá nejnovější technologii z oblasti technických kamer. To přináší přesnost monitoringu jízdního pruhu a minimum neodůvodněných varování. Při rychlostech okolo 60 km/h asistenční systém držení stopy LGS monitoruje pozici vozidla vzhledem ke zvolenému jízdnímu pruhu a varuje řidiče, pokud vybočí ze směru jízdy, aniž by aktivoval příslušné směrové světlo. Komfort řidiče při jízdě zvyšují přídavné funkce systému: inovovaný systém sám zjistí, pokud se vodorovné dopravní značení změní, a aktivuje výstrahu jen tehdy, pokud jsou čáry vlevo i vpravo a mají minimální šířku. Nový systém LGS počítá se skutečností, že celá řada řidičů jezdí v rámci zvýšení bezpečnosti provozu blíže k pravému okraji jízdního pruhu, a proto na této straně spouští výstražný signál o něco později. V zemích, kde se jezdí vlevo, se systém automaticky nastavuje na levostranný silniční provoz. ■

NOVÉ ASISTENČNÍ SYSTÉMY POČÍTAJÍ TAKÉ S PRAKTIKAMI ŘIDIČŮ, KTEŘÍ NAPŘÍKLAD STANDARDNĚ JEZDÍ BLÍŽ PRAVÉMU OKRAJI VOZOVKY.

V DOBĚ svého vzniku nový vznětový motor OM 621 dovoloval dodávkovému vozu L 319 maximální rychlost velmi slušných 98 km/h.

MERCEDES-BENZ L 319 „Kastenwagen", výrobní rok 1965 – předchůdce dnešních úspěšných dodávkových vozidel Mercedes-Benz Sprinter.

Vintage Drive

Text: **Milan Olšanský**
foto: **archív a autor**

Ke dvacátému výročí dodávkových vozidel Mercedes-Benz Sprinter přichystala továrna v Düsseldorfu netradiční možnost testovacích jízd se všemi modelovými řadami velkých dodávek Mercedes-Benz.

ZA CHLADIČE se cudně ukrývá malý vznětový motor OM 621, který si odbyl svůj debut v r. 1959.

KOLONA veteránů se zastavila též v již vyhaslém srdci německé průmyslové revoluce.

SBÍRKA KLÍČŮ ke spínacím skříňkám dodávkových Mercedesů ze posledních šedesát let – kultovní „bošák" je ten zcela napravo.

Nestává se často, že by vás automobilka pustila do běžného provozu za volantem vozidla, které již drahně let nevyrábí. Výjimka sice potvrzuje pravidlo, ale i tak je potřeba vzdát hold za odvahu značce Mercedes-Benz, která pro nás přichystala opravdu neobvyklé testování.

KOŘENOVÝ BAL

Dvacet let – to je výročí, které již stojí zato oslavit. Navíc, když je potřeba připomenout také kořeny úspěšné modelové řady. To, že dodávkové vozy Sprinter brázdí naše silnice již dvě desetiletí, je zajímavé, ale možná zajímavější je fakt, že jejich předchůdci byly přímo u zrodu segmentu dodávkových vozidel v Evropě takových tvarů a užitkových vlastností, jaké jsou nám známé či povědomé i dnes.

Dvě desítky vozidel reprezentujících dodávkové automobily Mercedes-Benz v toku času čekaly na provětrání v továrně v Düsseldorfu. Samozřejmě mezi nimi nemohly chybět modely řad L/O 319 (1955-1967), „Düsseldorfer" (1967-1986), T 1 „Bremer" Van (1977-1984), T2 (1986 – 1994) a samotných Sprinterů 1 (1995-2006), Sprinterů2 (2006-2013) a modely nejnovější generace Sprinter (od roku 2013).

Z nabízené palety by byl hřích nevyzkoušet ty nejstarší kusy. Samozřejmě bylo potřeba si znovu projít trochu základy bezpečné jízdy, zvláště v moderním provozu s veterány, jako jsou L/O 319. Nejstarší z nich L 319 Kastenwagen výrobního roku 1959 měl již úctyhodných 56 let a další dva na tom nebyly o nic „hůře".

ZA VOLANTEM „STAŘEŠINY"

Již jen samotný start motoru je svého druhu jistá „alchymie", o niž jsme dnes moderními systémy okradeni. „Zapíchnutí bošáku", pootočení do polohy „2" se současným vytočením spínače uvede osmnáctistovkový vznětový motor OM 636 do chodu. Díky tomu, že „Kastenwagen" opravdu dělá čest svému typovému označení (je opravdovou plechovou krabicí s minimem opatření k tlumení hluku), rozezní se celá karosérie nezaměnitelným zvukem. Navíc se vůz za-

NESTÁVÁ SE často, že by vás automobilka pustila se svými veterány do běžného provozu. Ale když už, tak to stojí za to.

JEDNODUCHÁ přístrojová deska, volant bez „serepetiček“ a políčka na odkládání drobností – komfort dodávkového vozu.

RAČTE VSTOUPIT – L 319 jako by zval k jízdě časem.

V JEDNODUCHOSTI JE SÍLA – i když osobně bych preferoval předcházející řešení umístění páky řazení na sloupku řízení než na podlaze vozu.

čne třepat jako ratlík při mrtvičném záchvatu. Až se mi zachtělo při každé příležitosti (tedy při spuštěném motoru) vyšlápnout spojku a zařadit převodový stupeň – motor se dostane do jiných otáček a vibrace naleznou jinou, příjemnější amplitudu.

Původní čtyřicetikoňová osmnáctistovka (1,767 l) byla určena pro osobní vozy řady Mercedes-Benz 170 D a tak se i chová. Šlo o zcela první poválečné sériově vyráběné vznětové motory pro osobní a později dodávková vozidla Mercedes-Benz. Řazení čtyřstupňové převodovky je umístěno na sloupku řízení – což je velmi příjemná varianta – jednak šetří místo a jednak je hned „po ruce“. Zajímavostí karosérie jsou posuvné dveře, které se uplatnili ve vyšší míře až o několik desetiletí později, a to především u variant pro firmy messengerů.

Hned při výjezdu z bran továrny na frekventovanou hlavní silnici bylo možno vyzkoušet dynamiku, pohyblivost a rychlost reakce téměř šedesát let starého vozu. Navíc ovládání blikačů pomocí soustředného kruhu uloženého ve věnci volantu je také docela zábavné, alespoň z dnešního pohledu. Na tomto místě je třeba poděkovat ostatním účastníkům silničního provozu v Düsseldorfu za trpělivost a ochotu, jinak by tam kolona dodávkových veteránů stála dodnes.

Pružnost motoru OM 636 je zcela záviděníhodná, a to především z dnešního hlediska, které je více než výrazně ovlivněno sešněrovaností legislativních přikázání. Prakticky je možno říci, že stačilo zařadit čtvrtý převodový stupeň a dál se nebylo o co starat, tedy pokud vám stačilo to, že jste z dodávkového starocha vylákali maximální rychlost cca 58 km/h až 60 km/h, pokud cesta vedla z kopce dolů. Proklamovaných 80 km/h – tedy číslo z technického průkazu – to v žádném případě nebylo, ale i tak to stálo za to. Samozřejmě nájezd na dálnici nepřicházel v úvahu, a také co bych tam s takovým mazlem dělal. Zatáčkovitá a kopečkovitá trať kolem Düsseldorfu byla skvělým přirozeným polygonem pro odzkoušení jízdy s veteránem.

VYLEPŠENÝ NÁSLEDOVNÍK

Poněkud příznivější bylo svezení s „kolegou“ L 319 z roku 1965. Opět „Kastenwagen“, ale již s novým motorem OM 621 zdvihového objemu téměř dva litry (1,988 l). Významný technický pokrok byl dokladován nejen kultivovanějším motorem s menším vibratem, ale též přemístěním „šaltpáky“ na podlahu (i když dle mého názoru to není zrovna ten nejlepší důkaz) a vylepšenými výkonovými charakteristikami.

Jízdní vlastnosti byly o poznání lepší. Možná, že se na té situaci podepsalo také „mládí“ vozu, který právě letos dosáhl padesátky. Tak mě napadá, že v okamžiku, kdy jsem seděl za jeho volantem a pošlapával na všechny tři pedály, byli jsme vlastně časovými souputníky. Ze zpětného pohledu musím pochválit jeho výkony, neboť tentokrát jsme se hravě přiblížili udávanému maximu 98 km/h.

A když je to poměrně velká odvaha s dodávkou takového ražení pospíchat v hustém provozu, kde má každý druhý několik elektronických asistenčních systémů schopných reakce a akce v nepoměrně kratším časovém úseku než je řidič veteránu schopen vůbec přemístit některou z končetin na požadovanou páku či pedál, musím říci, že „padesátníci“ ještě umí. Věřte mi, mám s tím osobní zkušenost! ■

KOMBI varianta vozu GAZelle NEXT dokáže při obsazenosti sedmi osobami nabídnout ještě až 9,5 m³ nákladového prostoru.

Společnost GAZ Group, která je součástí největší ruské průmyslové skupiny Basic Elements, představila na mezinárodním veletrhu nákladních a užitkových vozidel v Moskvě, Comtrans 2015, sedm nových modelových řad.

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

GAZ Generation NEXT

Nejočekávanější premiérou veletrhu byla dodávková varianta – panel van/kastenwagen – z řady GAZelle NEXT. Nebylo tedy divu, že na prezentačním stánku byla nová ruská dodávka centrem pozornosti a měla vyhrazeno nejdůležitější místo. Poprvé byl veřejnosti také představen autobus Vector NEXT, stavební vozy URAL NEXT s dvojkabinou, sedlový tahač GAZon NEXT, autobus střední třídy s celkovou délkou 9,5 m a vznětovým motorem YaMZ-530 emisní specifikace Euro V a další vozidla posunující produkci automobilek GAZ Group na světovou úroveň.

GAZ VE STŘEDU DĚNÍ

V rámci veletrhu měla skupina GAZ rozmístěno po výstavišti, jak na svém mateřském stánku, tak na volných výstavních plochách na 23 nových vozidel představujících poměrně širokou ofenzívu v automobilovém průmyslu. Když k tomu připočteme ještě fakt, že v posledních dvou letech GAZ Group otevřel jak montovny, tak nové dealerské sítě ve státech bezprostředně sousedících s EU a navíc získal evropskou homologaci pro modelovou řadu dodávek GAZelle NEXT, domluvil se na montáži svých vozidel v Kaliningradské oblasti – vychází nám z toho jasný cíl: jistý, prozatím třeba drobný podíl na automobilovém trhu starého kontinentu. Na druhou stranu je třeba ocenit také přístup k trhu mateřskému, tedy ruskému a trhům zemí, jako je Turecko, Bělorusko, Ukrajina, Srbsko a dalším. GAZ Group rozhodně má ambice srovnatelné s ostatními velkými hráči automobilového trhu segmentů nákladních, užitkových a dodávkových vozidel.

MODERNÍ DODÁVKA

Dodávková varianta vozů GAZelle NEXT byla v Moskvě vystavena ve třech provedeních: čistý dodávkový automobil, kombinované provedení pro přepravu osob i vlastního nákladu a jako minibus.

S uvedením dodávkové varianty GAZelle NEXT vstoupila GAZ Group na pole automobilového průmyslu, kde ještě před nedávnem vládli pouze zahraniční výrobci. V porovnání s předcházející generací dodávek GAZelle vzrostl nákladový prostor u modelů GAZelle NEXT o celých 30 %, až na 13,5 m³. Speciální opatření dovoluje přepravu zboží dlouhého až 5 m. Varianta Kombi dovoluje přepravu až sedmi osob a přesto ještě vládne nákladovým prostorem o kapacitě 9,5 m³. Druhá řada sedadel lze v kombíku jednoduše rozložit na relativně prostornou postel. Varianta Minibus je konstruována s ohledem na tři typické provozy: taxi, turistický minibus či korporátní převoz osob. Do interiéru minibusu lze vměstnat, při dodržení standardního komfortu, až 16 cestujících. K pohodě cestujících přispívají nejen vysoké nástupní dveře, nízká podlaha, vysoká vnitřní výška interiéru, ale také třeba LED osvětlení a panoramatická okna.

Karosérie dodávky či minibusu je vyrobena z galvanicky pokovené oceli, která dlouhodobě odolává prorezavění. Ovládání převodovky je soustředěno do tzv. joysticku, který je umístěn na přístrojové desce. Vozidla dostala též nové platové nádrže na pohonné hmoty s objemem 80 l, a to je také důvod k podstatně prodlouženému dojezdu vozu na jedno natankování.

TAHAČ A AUTOBUSY

Další velkou premiérou veletrhu se stal sedlový tahač odvozený z modelové řady vozidel GAZon NEXT. Konstruktérům se podařilo navýšit užitečnou hmotnost tahače na deset tun, což je prakticky dvojnásobek toho, co zvládne GAZon v provedení

HLAVNÍM tahákem letošního veletrhu Comtrans byla výstavka dodávkových vozidel GAZelle NEXT.

MODERNÍ ŘADA vznětových motorů YaMZ-530 nabízí též emisní specifikaci Euro V.

PŘÍSTROJOVÁ DESKA dodávkového vozu GAZelle NEXT.

ČISTĚ dodávková varianta vozidel modelové řady GAZelle NEXT.

lehký nákladní automobil. Jednoosý návěs připravený pro GAZon NEXT je schopen nabídnout přepravní kapacitu na hranici 50 m³ až 80 m³. V porovnání s importovanými vozidly podobného typu je GAZon NEXT ve verzi sedlový tahač návěsů podstatně efektivnějším zbožím především z pohledu ceny zaplacené za tzv. tunokilometry.

GAZ Group v Moskvě předvedla svoje řešení týkající se vývoje a výroby malých autobusů modelové řady Vector NEXT, která těží z moderní tzv. modulární koncepce. Ta umožňuje stavět vozidla různých rozměrů s výhodou využití vysoké míry synergie. Malé autobusy Vector NEXT nabízí nebývalou míru komfortu interiéru, excelentní jízdní vlastnosti především z hlediska schopnosti manévrovat na malém prostoru a vyznačují se též nízkou úrovní hluku.

Mezi dalšími autobusovými premiérami s pečetí GAZ Group se zaskvěl městský autobus s celkovou délkou 9,5 m pocházející z továrny Likino Bus. Vozidlo je konstruováno pro přepravu 75 pasažérů. K pohonu využívá velmi moderní vznětový motor YaMZ rodiny 530 s maximálním výkonem 210 k a emisní specifikací Euro V spřažený s automatickou převodovkou a zadní hnací nápravou ZF. Autobus je vybaven protipožárním systémem, video okruhem, digitálním tachografem a navigačním systémem využívajícím služby ruského GLONASSu. Exteriér, interiér, prostor pro cestující a pracovní místo řidiče jsou vypracovány ve shodě s mezinárodními standardy komfortu a ergonomie. Systém pneumatického odpružení doplněný o elektronický ovládací asistent dovoluje v rámci potřeby překonávání složitých terénních nerovností snížit či zvýšit světlou výšku autobusu.

TĚŽKÝ KAPOŤÁK

GAZ Group nezapomíná ani na těžká nákladní vozidla. Důkazem tohoto tvrzení je premiérová modifikace kapotového nákladního vozu URAL NEXT, tentokrát s prodlouženou kabinou schopnou nabídnout útočiště až sedmi osobám nejspíše tzv. pracovní čety. Vstup a výstup k „trestné lavici" v druhé řadě kabiny zajišťují dveře umístěné na pravé straně kabiny. URAL NEXT je inkarnací velmi oceňovaných těžkých nákladních vozidel URAL s legendárními jízdními schopnostmi především v těžkém terénu. Zajímavou, především ekonomickou a ergonomickou výhodou je využití konstrukčních prvků kabiny NEXT Generation, které jsou shodné pro celou rodinu moderních vozidel GAZ. ■

NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUS z továrny Likino Bus patřící do skupiny GAZ.

GAZ VECTOR NEXT se rozhodně stane ozdobou vozových parků dopravních podniků mnoha ruských měst, a možná nejen jich.

TĚŽKÝ nákladní URAL NEXT kombinuje legendární jízdní schopnosti svého předchůdce a moderní koncepce GAZ NEXT Generation.

SEDLOVÝ TAHAČ GAZON NEXT, modifikace nedávno představeného lehkého nákladního vozu nové generace. Oproti svému předobrazu dokáže GAZon NEXT ve verzi sedlový tahač nabídnout dvojnásobek užitečné hmotnosti – až 10 t.

Spravujte vozový park z mobilu

Najrozšírenejší systém správy palivových kariet a riadenia firemnej flotily od spoločnosti Shell prichádza na trh vo forme novej mobilnej aplikácie. Zákazníci euroShell tak získajú plnú kontrolu nad vozovým parkom prostredníctvom mobilu alebo tabletu. Mobilná aplikácia Shell Card Online ponúka rovnakú funkcionalitu dobre známej desktopovej verzie, avšak teraz s dostupnosťou 24 hodín denne, 7 dní v týždni. Či už v kancelárii, na služobnej ceste alebo v pohodlí domova, s aplikáciou Shell Card Online v mobile sa stáva riadenie vozového parku oveľa efektívnejším.

Fleetoví manžéri dostávajú do rúk silný nástroj na každodennú správu palivových kariet. Mobilná aplikácia Shell Card Online poskytuje všetko potrebné na rýchlu a jednoduchú správu účtu palivových kariet. Aplikácia je dostupná zdarma v oficiálnych obchodoch AppStore a Google Play pre zariadenia s platformou iOS či Android.

NA DOSAH RUKY

Mobilná verzia Shell Card Online dáva manažérovi firemnej flotily komfort v podobe pohodlných elektronických služieb. Na jednom mieste prináša prehľad o všetkých pohyboch na karte. Manažér tak vie koľko, kde, kedy a za akým účelom platili vodiči palivovou kartou. Jednoducho môže objednať alebo zrušiť karty alebo spravovať skupinu kariet. V prípade zneužitia môže kartu okamžite zablokovať.

Silnou stránkou je dostupnosť inteligentných e-mailových notifikácií, ktoré spoľahlivo informujú o všetkých nezvyčajných aktivitách spojených s palivovými kartami. Manažér si, napríklad, môže kontrolovať upozornenia o použití kariet v nesprávnom čase alebo na nesprávnom mieste. Potrebné reporty so sledovaním spotreby dostáva elektronicky priamo do mailovej schránky.

Mobilná aplikácia Shell Card Online prináša aj širokú správu fakturácie. Manažéri tak môžu prijímať, ukladať alebo zdieľať elektronické faktúry jednoducho a rýchlo len pomocou mobilného telefónu. Vyhľadávač aplikácie ušetrí čas, ktorý by inak venoval zodpovedný pracovník hľadaniu faktúr v papierových archívoch.

ZÁKAZNÍCKY TEST

„V predchádzajúcich mesiacoch sme aplikáciu intenzívne testovali. Ide síce o mutáciu centrálnej služby, dôležité však boli aj poznatky slovenských zákazníkov,“ hovorí **Milan Pudich**, zodpovedný za prevádzku kariet euroShell na Slovensku aj v Českej Republike.

Medzi zákazníkmi pozitívne rezonovala možnosť prístupu k informáciám kedykoľvek a kdekoľvek. *„Na obchodnej porade má zodpovedný manažér okamžitý prístup k všetkým dôležitým informáciám, ktoré systém poskytuje a dokáže sa kvalifikovanejšie rozhodnúť,“* parafrázuje **Milan Pudich** jedného zo zákazníkov, ktorí testovali systém.

Zákazníci špecificky ocenili rýchly manažment kariet. Na jednej strane okamžitú možnosť aktivácie a na strane druhej blokovania. *„Fleet manažéri zažijú naozaj veľa neočakávaných situácií. Nie zriedkavo sa stáva, že kartu potrebujú zablokovať okamžite, napríklad aj v noci. Bez mobilnej aplikácie bola táto operácia zložitejšia,“* upresňuje **Milan Pudich.**

MOBILNÁ APLIKÁCIA SHELL CARD ONLINE

- ✔ Okamžitá kontrola nákladov
- ✔ Rýchla aktivácia alebo blokovanie palivových kariet
- ✔ Inteligentné upozornenia
- ✔ Zvýšená ochrana proti zneužitiu
- ✔ Správa elektronických faktúr
- ✔ Prístup 24 hodín denne, 7 dní v týždni, kdekoľvek

VŽDY A VŠADE

Mobilná aplikácia Shell Card Online je vhodná pre firmy každej veľkosti – komplexných operátorov medzinárodnej dopravy aj pre konateľov menších firiem. Podmienkou je aktívne využívanie firemných palivových kariet euroShell.

Palivové karty euroShell ponúkajú komplexné riešenie pre správu vozového parku. Zákazníkom prináša výhodnejšie ceny paliva a možnosť bezhotovostne platiť za pohonné hmoty, mýto, a tiež odpočet DPH. Karta umožňuje dopravcom bezhotovostné platby v sieti viac ako 11 000 čerpacích staníc Shell, doplnených o ďalších 20 000 akceptačných miest po celej Európe. ■

HESTI GROUP

Váš specialista na návěsovou techniku, užitkové vozy a tahače

již 25 let na trhu v ČR

PRODEJ

SERVIS

VÝROBA

PRODEJNĚ-SERVISNÍ SÍŤ HESTI GROUP

zelená linka **800 333 310** | **www.hesti.cz**

KRONE | STAS | Langendorf | BENALU | D-TEC | O.ME.P.S. | NOOTEBOOM

Druhá hnaná a zvedací

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

S novým systémem zvedání druhé hnané zadní nápravy u nákladních vozidel Volvo lze při jízdě naprázdno zlepšit přilnavosti poháněných kol a snížit spotřebu paliva až o 4 %.

Společnost Volvo Trucks uvádí na trh systém zvedání druhé zadní hnané nápravy. Tato funkce je určena pro vozidla převážející těžký náklad jedním směrem a vracející se zpět prázdná, s čímž se lze setkat například při přepravě dřeva či sypkých materiálů nebo při dovozu materiálu na staveniště.

LEPŠÍ TRAKCE, NIŽŠÍ SPOTŘEBA

„S novým systémem zvedání druhé hnané zadní nápravy lze u prázdného vozidla odpojit a zvednout druhou poháněnou nápravu. To s sebou přináší spoustu výhod, mezi nimiž dominuje zejména úspora paliva. V porovnání se situací, kdy jsou všechna kola v kontaktu se zemí, může zvednutí druhé poháněné nápravy ušetřit až čtyři procenta pohonných hmot,“ uvádí **Jonas Odermalm** pracující u společnosti Volvo Trucks jako manažer pro segment stavebnictví.

Klasický spojovací hřídel je u vozidel vybavených tímto systémem doplněn zubovou spojkou umožňující odpojení a zvednutí druhé poháněné nápravy. Řidič si tak může sám vybrat, zda dá přednost výkonu a přepravní kapacitě konfigurace 6x4 se dvěma poháněnými nápravami, nebo lepší manévrovatelnosti konfigurace 4x2 s jednou poháněnou nápravou. Se zvednutou druhou poháněnou nápravou se o metr sníží průměr otáčení a ještě ke všemu zamezíte zbytečnému opotřebovávání pneumatik a součástí zavěšení.

PŘIZVEDNUTÍM druhé zadní poháněné nápravy lze zvýšit trakci vozu, snížit poloměr otáčení, ovlivnit opotřebení pneumatik a koneckonců snížit též spotřebu paliva.

S PRÁZNÝM NÁVĚSEM či jen s malým zatížením lze využít přizvednutí druhé zadní poháněné nápravy, a využít tak všech předností tohoto konstrukčního opatření.

PNEUMATIKY druhé zadní poháněné nápravy lze přizvednout až o 140 mm nad povrch vozovky.

SYSTÉM ZVEDÁNÍ DRUHÉ ZADNÍ POHÁNĚNÉ NÁPRAVY

- ✔ Se systémem zvedání druhé zadní poháněné nápravy lze za jízdy odpojit a zvednout druhou poháněnou nápravu.
- ✔ Pneumatiky je možné zvednout až do výšky 140 mm nad zemí.
- ✔ S aktivovaným systémem zvedání zadní nápravy lze snížit spotřebu paliva až o čtyři procenta. Sníží se opotřebovávání pneumatik a o jeden metr se zkrátí průměr otáčení.

MOŽNOST zvednou druhou zadní poháněnou nápravu nejvíce ocení provozovatelé vozidel nasazených na přepravě dřeva či sypkých hmot.

"JDE NEJEN O EFEKTIVITU, ALE V ZÁSADĚ I O BEZPEČNOST PROVOZU."

NIŽŠÍ OPOTŘEBENÍ PNEUMATIK

„Funkce zvedání druhé zadní hnané nápravy je ideální pro přepravu, k níž z důvodu stavu cest či celkové hmotnosti soupravy potřebujete vozidlo s dvěma zadními hnacími nápravami, ale při které cestuje opačným směrem prázdný, případně jen s malým nákladem. Na kluzkých a měkkých površích může řidič zvednutím druhé poháněné nápravy zvýšit tlak na první zadní nápravu, čímž získá více přilnavosti a sníží tak riziko uvíznutí," vysvětluje **Jonas Odermalm.**

Zvednutí druhé zadní poháněné nápravy s sebou přináší také pohodlnější jízdu s nenaloženým vozidlem, což může být často až polovina celkového času. Díky tomu, že s vozovkou mají kontakt pneumatiky pouze jedné poháněné nápravy, se sníží hluk v kabině i vibrace volantu. Funkce zvedání druhé zadní hnané nápravy je dostupná pro modely vozů Volvo FM 6x4, Volvo FMX 6x4, Volvo FH 6x4 a Volvo FH16 6x4. ■

Ptal se: **Milan Olšanský**
Fotografie: **Jiří Kolbaba, The World.CZ, autor**

Šťastný člověk

Kdo by neznal Jiřího Kolbabu, cestovatele, fotografa, sběratele zážitků, ale především šťastného člověka? Někdo vnímá více jeho fotografie, někdo přednášky či psané slovo.

JEEP je značka, která rezonuje, nejen, automobilovým světem.

„Spojili jsme své síly. Naše značky se podporují a já využívám služeb vozu Jeep Grand Cherokee Summit z Motortecu.“

POTKALI JSME SE na Motortecu. K čemu vlastně cestovatel potřebuje automobil? A tak vznikl tento rozhovor.

Na první setkání s Jiřím Kolbabou se mi vybavují vzpomínky staré snad více než dvacet let. Tehdy ještě velmi aktivně pracoval na tvorbě reklamního prostředí České republiky, které bylo zrovna v plenkách. Řídil velkou a úspěšnou reklamní agenturu, jejímž byl vlastníkem, a spoluzakládal Asociaci reklamních agentur. Po několika letech jsem zaznamenal, že Jiří zcela změnil svůj život a začal cestovat, fotit a přednášet.

Nedávno jsem ho potkal v “šourumu” brněnské společnosti Motortec, prodejce osobních automobilů Fiat, Alfa Romeo a Jeep. Popravdě se přiznám, že mi to hned nedoklaplo. Měl jsem domluvenou zápůjčku nového Fiatu Ducato, a tak mě maně napadlo, zda Jiří potřebuje také dodávku. Slovo dalo slovo a vznikl, myslím, docela zajímavý rozhovor.

Znám tě především jako cestovatele do dalekých krajin a teď se potkáváme v Motortecu u prodejce automobilů. Jak je to s tebou a vozidly, měl jsem za to, že využíváš zhusta leteckých spojení?

Snad je to tím, že máš zafixovanou jistou představu o cestování, nebo možná máš před očima víc exotických fotografií než těch, které zobrazují naši krajinu, tím „naši“ myslím tu, která je nám blízká, evropskou. Není to tak neobvyklé. Sloveso cestovat si mnoho lidí spojuje s dálavami. Ale celá řada krásných věcí je přímo kolem nás. V dosahu pěšky nebo třeba automobilem. Právě proto hrají vozidla v mém životě poměrně podstatnou roli.

Představ si, nedávno jsem o tom přemýšlel. Řídím více než čtyřicet let a musím říci, že bez vážnější nehody. Automobil potřebuji téměř vždy, když „musím“ fotit a objevovat. Po Evropě najezdím poměrně hodně kilometrů, abych se dostal bezpečně na místa, odkud mohu vyrážet za zážitky do přírody pěšky. Po našich republikách najezdím další spoustu kilometrů, abych zprostředkoval své zážitky posluchačům na přednáškách. Takže automobil je pro mě důležitý dopravní prostředek.

Takže to není až tak velká náhoda, že jsme se potkali u prodejce osobních automobilů?

Nejen běžných osobních, ale též SUV a off roadových – a to je to, co mě zajímá. V životě jsem jezdil už s kdejakým automobilem, ale posledních dvanáct, třináct let jsem věrný „čtyřkolkám“. Nikdy jsem si nemyslel, že off roady mohou být tak působivé, komfortní a příjemné. Ale od té doby, co jsem je poprvé zkusil, nedám na ně dopustit.

Tedy, přišel jsi pro Jeep. Jaký model jsi si vybral?

Dobře, tak s pravdou ven. Díky tomu, že společnost Motortec je největším prodejcem Jeepů v České republice a název těch vozů symbolizuje jistou míru svobody – svobodného pohybu, právě díky pohonu kol obou náprav. Objevování světa je přeneseně také o svobodě, spojili jsme tedy s Motortecem své síly. Naše značky se podporují a já využívám pohodlí a bezpečnosti jednoho z vozů Jeep Grand Cherokee v provedení Summit.

Měl jsi nějaký speciální důvod pro výběr vozu právě této značky?

Jeep je symbol. Jeep dal původně jméno celému segmentu vozidel. Kdo z kluků či chlapů alespoň jednou neslyšel v životě o těchto autech? Ostatně zcela cíleně jsem využíval služeb Jeepů, které jsem si několikrát vypůjčil při svých cestách v Mexiku nebo v USA. Ale také mám třeba zajímavou zkušenost z pouštních států, například z Ománu. Mnohokrát jsem se tam potkal s lidmi, pro něž je automobil životní nutností, protože pravidelně cestují přes pouštní krajinu či jsou jen prostě na cestování nekonečným pískem vysazení a berou to jako zábavu. Každý z nich, bez rozdílu, mi potvrdil, že právě Jeep je v písku nejlepší. Nemám důvod jim nevěřit, ostatně také jsem toho za volanty různých vozů poměrně dost zažil. Tak proto ten Jeep.

Jaký jsi řidič?

Jsem přesvědčený, že skromný a pokorný. Obě dvě tyto vlastnosti jsou nejen na silnici velmi důležité a potřebné. Cestování mě naučilo toleranci. Vždy se pohybuji s širokou otevřenýma očima a snažím se nasát co možná nejvíce informací, abych s nimi potom mohl dál pracovat.

Dvacet let jsem provozoval vrcholový sport a naučil jsem se, že pokud vytrvale za něčím jdeš a dáš tomu všechno, nakonec toho dosáhneš. Naopak jakmile začneš věci flákat, rozhodně se ti to vymstí. A to platí obecně, jak v životě, tak na silnici.

Jsi ten, kdo se o svůj vůz stará, nebo ho jen používáš?

Vztah k hmotným statkům není třeba přehánět, ale je dobré si uvědomovat i jisté fyzické hodnoty. Vůz je pro mě prostředek, ale hodlám se o něj v rámci možností svých i doby starat. Pryč jsou ty časy, kdy si člověk dokázal ošetřit vůz sám – to nechávám samozřejmě na odbornících, v současnosti na chlapcích z Motortecu, kteří to umí podstatně lépe než já. Nicméně Grand Cherokee Summit – to zní, že? Musím uznat, že jde možná o nejvíce komfortní off road či SUV, se kterým jsem kdy měl co dočině- »»

MOTORTEC prodává a servisuje osobní automobily Fiat, Alfa Romeo a Jeep. Brzy přibude také Maseratti a nelze zapomenout též na užitková vozidla Fiat Professional.

ní. Snažím se jezdit tak, abych problémům spíše předcházel, a když je možnost, auto parkuji co možná nejbezpečněji.

Grand Cherokee vzbuzuje u ostatních účastníků silničního provozu docela zájem, a tak se snažím, abych ho používal a využíval hrdě, šťastně a bezpečně.

Jak často vlastně vyrážíš na cesty? Nebo lépe, jaký je tvůj typický cestovatelský rok?

Jako vše, i to se vyvíjí. Když jsem z gruntu před léty změnil svůj život, s obrovským nadšení jsem se rozjel do světa. Velmi rychle to vše gradovalo a já jsem byl třeba až devět měsíců z roku na cestách. Dnes, protože mám závazky, také ke svým posluchačům a fanouškům cestování, je to zhruba půl na půl. Půl roku si plním radosti na cestách, půl roku si plním radosti doma, v místě.

Viděl jsi již téměř každý kout světa, kde bereš motivaci pro další cestování?

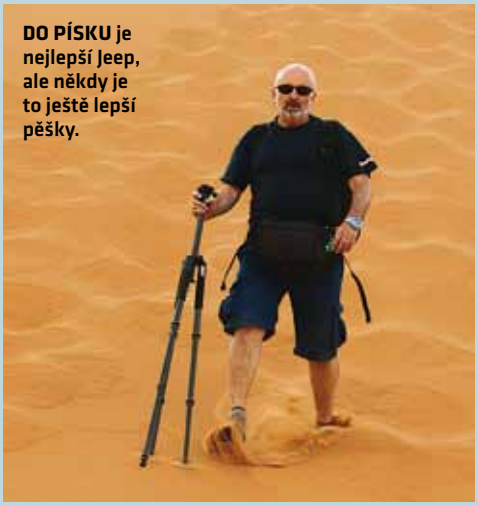
Před lety jsem pochopil, že svět je dosažitelný a není to jen o penězích. Musíš chtít, musíš si za tím jít. Velmi důležitý je „tah na branku". Mě velmi baví výzvy, něco, co se dá překonat, dosáhnout, i když si všichni kolem myslí, že je to nemožné. Když jsem psal první knihu, chtěl jsem v ní mít úvodní slovo od tehdejšího prezidenta Václava Havla. Přesto, že nikdo v mém okolí nevěřil, ba ani nedoufal, povedlo se to. Když jsem vyslovil přání, aby v další knize byl úvod od jeho svátosti Dalajlámy, všichni si obrazně ťukali na čelo a zase se to povedlo. Je důležité mít cíle a sny, ale důležitější je si za nimi aktivně jít.

Osobně považuji za největšího objevitele a cestovatele Jamese Cooka. Studuji jeho cesty, knihy o něm, jeho poznámky. Své cesty částečně plánuji podle těch jeho. A na místech, kam se dostanu, si potom v duchu přehrávám všechny ty příběhy – daří se mi prožívat něco zcela nového, moje cestování tím dostává nový a silný duchovní rozměr.

Cestování a přednášky o tom, co jsi viděl a zažil, to je to, co tě naplňuje?

Ano, cítím, že to má smysl. Neustále objevuji, neustále se učím. Vzdělávám se jak přípravou, cestováním samotným, tak vyprávěním a kontaktem s lidmi. Velmi mě baví psané slovo, rétorika a fotografie. Cítím se naplněný, jsem šťastný člověk! ■

Děkuji za rozhovor



DO PÍSKU je nejlepší Jeep, ale někdy je to ještě lepší pěšky.

„VELMI MĚ BAVÍ PSANÉ SLOVO, RÉTORIKA A FOTOGRAFOVÁNÍ. RÁD SE NEUSTÁLE UČÍM."

„CESTOVÁNÍ a poznávání mě naplňuje. Mám rád výzvy, s pokorou sleduji náš svět. Jsem šťastný člověk."

Sme **25 rokov** tvorcami účelnosti a pohodlia - **50 000 výrobkov** - **20.000.000 litrov** PHM ušetrili výrobky ZAKO naším zákaznikom

ZAKO®

Ďakujeme

Auto Impex Bratislava
HACAR Hořice **COMPAAN** Nováky
AUTOTech Vinoř **SONEZ** *Nové Zámky*
IVECO
Pongratz Modra
AT Iveco Žilina ***Future-Tech (CZ)***
Molinari S.P.A. Montichiari **DAEWOO AVIA**
Autokaros Žilina **Pronad** Přerov
DUMIDA Slovenija
Eurotrade HU
Procar Žilina **TOP SERVIS** Praha
Unicar Ivanovce **Auto Impex** Trnava **Galnaco** Bratislava
ORION Humenné **Izotrans** Prešov
MT TROLIGA Prešov **Kurta** B.Bystrica

Rembudexo (PL) **HUSTRA** Uhrovec
Tempus Košice
AVIANA **PLUS** Pezinok
Volvo **Hagemann** Opava
MAN Slovakia
KAISER Eastern Europe **BMC** Nitra
FRAIKIN Slovensko **JUaRO** Behynce
HYCA Pezinok **Montex** *Kolín*
Agricom Košice
Renault
DILAN Senec ***Holeček*** Praha
SCANIA Slovakia **Agrostroj** **Michalovce**
PARAGAN SK
Motor-Car Bratislava

1990 - 2015

Slavíme s mediální podporou: Fernfahrer Magazin Trucker

www.zako.sk

KŘIVÉ svědectví

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

JUDr. KAREL FRIML, CSc.
Specialista na dopravní legislativu

Je rok podmínky za křivou výpověď před soudem moc nebo málo? Přijde na to, v jaké věci a s jakými důsledky. V každém případě je to asi málo varovný signál pro ty, kdo chtějí lhát a ovlivnit výsledek trestní věci.

Už je to nějaká doba, co Marek Půček dostal šest let za to, že zabil děvče stojící v Praze na Smíchově na autobusové zastávce. Tehdy vyjel se svým BMW ze zatáčky prudce až na chodník a tam nic netušící děvče usmrtil. A ujel.

KDYŽ SE JIŽ NEHODA STANE je třeba si uvědomit, že záleží na pravdivé výpovědi.

V televizi se o tom hodně povídalo i proto, že původně mělo být sporné, zda byl řidič pod vlivem alkoholu. Sám tvrdil, že při oslavě svých narozenin vypil jen malé pivo a dva kamarádi mu to potvrzovali. Jenomže policie byla důsledná a pátrala po tom, zda je to pravda. Personál restaurace to vyvrátil.

A tak vzniklo podezření, zda kamarádi nelhali. Nakonec se ukázalo být oprávněné.

Oba hoši teď stanuli před soudem, a protože tvrdili při výslechu na policii i u soudu, co nebyla pravda, dostali se do křížku se zákonem sami. Trestní zákon totiž na to pamatuje v § 346, když se zabývá křivou výpovědí:

„Kdo jako svědek nebo znalec před soudem, notářem jako soudním komisařem, státním zástupcem nebo před policejním orgánem… uvede nepravdu o okolnosti, která má podstatný význam pro rozhodnutí … nebo takovou okolnost zamlčí bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, nebo zákazem činnosti.“ (§ 346/2 tr. zák.)

Sazba se zvyšuje, jestliže se tak způsobí značná škoda nebo jde o čin spáchaný v úmyslu jiného vážně poškodit v zaměstnání, narušit jeho rodinné vztahy nebo způsobit mu jinou vážnou újmu.

Kamarádům podnapilého řidiče hrozilo tedy odnětí svobody až na tři roky. Když odešli s jednoroční podmínkou, mohou mluvit o štěstí. Tenhle trestný čin je totiž mimořádně nebezpečný a hrozí každému z nás. Kdokoli z nás může totiž potřebovat při nehodě svědectví jiného, kdo střet viděl, kdo může říci, jak to opravdu bylo a bránit tomu, aby byl odsouzen někdo nevinný nebo aspoň zbytečně víc, než je správné.

Jenomže svědčit nikoho neučí ani ve škole a v autoškole už vůbec. Jen málokdy se nehoda obejde bez svědků. A na těch to někdy opravdu závisí.

Samozřejmě, že jsou se svědky potíže, i když chtějí vypovídat správně. Mnozí zaznamenají nehodu, až když to bouchne, a pak si domyslí, co bylo předtím. Jiní vypovídají zkresleně nebo dokonce záměrně lživě, podle toho, jak jim je kdo sympatický nebo jak celou věc chápou svými hledisky nebo svými zájmy. Tak bývají potíže se svědectvím rodinných příslušníků, spolupracovníků nebo spolujezdců. Přitom ovšem předem nelze zlehčovat ani znevažovat jejich svědectví jen proto, že jsou v nějakém blízkém vztahu k obviněnému. Jen se to musí prostě velmi důsledně a pečlivě zvážit.

PROFESIONÁL NEBO AMATÉR

Ani profesionálové nebývají nic extra: u Cukráku za Prahou se střetla dvě vozidla. Nejdůležitější svědek byl řidič nákladáku, kterému bylo všechno jasné. A vypovídal přesně:

„Když jsem byl u reklamní tabule, uviděl jsem, jak vozidlo přede mnou najíždí do svodidel. Byl jsem v místě střetu za pět vteřin a všechno jsem přesně viděl…“

Byl si jist svou pravdou. Stačilo ale zjistit vzdálenost té reklamní tabule a místa střetu a spočítat jeho rychlost. Vyšlo, že by se svým nákladním autem musel jet skoro stoosmdesátkou. Přesto tomu věřil. A teď si představme, že na výpovědi takového člověka budeme závislí, soud mu uvěří a nás odsoudí. Pokud navíc svědek záměrně lže, je to ještě horší.

Jako v případě diskonehody, když při návratu ze zábavy usmrtil hoch vypůjčeným automobilem svého otce jednoho z účastníků, co šli domů pěšky a naváděl spolujedoucí, aby dosvědčili, že na diskotéce nepil. Přivolaný tatínek každému z těch povedených svědků pak ještě dal láhev vodky – jako že pili až po nehodě a ještě peníze, aby byli ochotnější. Nakonec odsoudili ty dobráky za křivou výpověď a tatínka za návod k ní. Ten je stejně trestný. Všichni šli tenkrát opravdu do vězení.

TRESTNÝ ČIN

Vůbec je to trestný čin, který u soudu mají zvlášť neradi. Tím spíš, že křivé svědectví je časté, bohužel jen málokdy důsledně stíháno a prokázáno. Pokud k tomu dojde, tak jak vidíme,

NESNAŽTE SE ovlivňovat vyšetřování, můžete za to dostat nepodmíněný trest.

VŽDY JDE O TO nalézt správnou a spravedlivou cestu. Lhát se nevyplácí!

odměněno vlastně jen symbolickým podmíněným a hlavně krátkým trestem.

Někdy dokonce souvisí i s křivým obviněním – to když falešný svědek tvrdí, že to, co se stalo, udělal někdo jiný. To může být praktické právě v situacích, kdy se neví, kdo vozidlo řídil a má se pomoci skutečnému – leč opilému – řidiči. Ani snaha svést vinu na neznámého není beztrestná. Vždycky jde o správné a spravedlivé nalezení odpovědnosti a takhle kroutit cestu k němu, se nevyplácí.

Přijít na to, že výpověď je nepravdivá, nebývá sice snadné, ale daří se. Rozpory mezi svědeckými výpověďmi musí odstranit vyšetřovatel a potom soud, někdy je to na znalci. I ten ale zpracovává znalecký posudek pod trestní sankcí, pokud by jej podal jako nepravdivý, hrubě zkreslený nebo neúplný. O tom si ale někdy povíme zvlášť. Tak jako o zvláštních rozhodnutích Ústavního a Nejvyššího soudu, podle nichž policista ve službě nemůže svědčit. Přitom právě policisté, co přijedou k nehodě jako první, se toho nejvíc dozvědí a nejvíc toho uvidí. Co tehdy říká řidič, je často nepravdivější, spontánní a důležité. Vždyť to, co se vypovídá později, je už nějak zkreslené nebo aspoň pozapomenuté.

Také je s podivem, že se u soudu sotva kdy jako svědek objeví záchranář, který bývá na místě nehody dokonce ještě dřív, než policisté. Jejich cenná svědectví snad ani nikoho nezajímají. Přitom mohou být rozhodující.

Svědek v trestním řízení musí být poučen o tom, že vypovídá pod trestní sankcí, pokud by nemluvil pravdu o okolnosti, která má význam pro rozhodnutí nebo takovou okolnost zamlčí. Záležet bude samozřejmě na závažnosti výpovědi, na tom, do jaké míry to či ono mělo význam pro rozhodnutí. A nejde jen o věc viny, ale jistě i o otázky trestu. To všechno bude určovat trestní odpovědnost křivého svědka.

MÝLKA NEBO LEŽ?

Když při smrtelné nehodě u Českých Budějovic polovina svědků hovoří o tom, že ten později usmrcený řidič jel zprava a druhá polovina o tom, že jel zleva, půlka nepochybně lže, nebo se aspoň mýlí. Jestliže spolujezdci v autě se nemohou dohodnout, kdo řídil a označují vždy někoho jiného, lžou. Snadno se pak může stát, že dojde k chybě a je odsouzen někdo nespravedlivě. To může potkat kohokoli, jednou i samotného křivého svědka.

Za volantem bychom měli být všichni velmi pozorní. Nejen proto, abychom sami dobře dojeli, ale abychom v případě, že se z nás najednou stanou svědci, vypovídali pravdivě a správně. Chuť křivě svědčit ale sotva zažene symbolická podmínka, když snaha pomoci kamarádovi je silnější. Nakonec to Půčkovi nepomohlo a jeho přátelé z toho měli ještě potíže. Navíc záznam v rejstříku trestů o křivé výpovědi sotva bude dělat parádu, zvlášť když hoši jednou budou třeba chtít hledat lepší místo nebo třeba jen požádají o zbrojní průkaz.

Křivé svědectví je prostě špatně. ■

INZERCIA

SKLENENÉ TELÁ

Triler o temných zákutiach ľudskej psychiky

Švédsko zaplavila vlna samovrážd. Zarážajúce je, že umierajú prevažne mladí ľudia. Pri ich telách sa našli volkmeny a staré kazety s mixovanou hudbou. Ukáže sa, že všetky patrili jednej žene. V súvislosti so samovraždami sa vynorí veľa ďalších podozrivých skutočností a vyšetrovateľ Jens Hurtig sa ich podujme objasniť. Čoskoro pribudnú nové prípady, tentoraz ide o brutálne vraždy vplyvných mužov. Čo ich spája so samovraždami tínedžerov a so záhadnou ženou? A ako súvisia so životnými osudmi Jensových priateľov?

KNIHY, KTORÝMI ŽIJETE bux.sk

Dodávka až do domu

Text: **Tomáš Zámostný,** foto: **autor, archiv**

CITROËN 2CV

Zvykli jste si, že na stránkách našeho modelklubu se věnujeme převážně kamionům a velkým nákladňákům. Časopis Trucker ale pojednává o užitkových vozidlech obecně, a tak by bylo fér, abychom se jednou podívali i na zmenšené modely lehčích užitkových vozidel, dodávek.

HOTOVÉ MODELY

1:18 kov

1:18 kov

1:43 kov

1:43 kov

1:87 plast

1:87 plast

Na začátek si musíme dodávkové modely rozdělit do dvou kategorií – první budou hotové modely, které doma jen vybalíme z krabičky a vystavíme, druhé pak modely ve formě stavebnic, které si musíme sestavit sami, podobně, jako si to již dlouhá léta ukazujeme na stavebnicích dospělých kamionů. Zatímco v první kategorii je zástupců bez přehánění nespočet a v našich silách bude ukázat jenom velice omezený výběr, kategorie druhá obsahuje jenom tak málo kousků, že byste je zvládli spočítat na prstech jedné ruky.

„OREZLÁ „KACHNA“

MODELY – STAVEBNICE, RÁJ LIDOVÝCH VOZIDEL

Jak jsem naznačil v odstavci výše, situace na trhu v segmentu „poctivých“ stavebnic je značně omezená a připomíná ráj všech fanoušků německých vozítek s písmeny VW ve znaku. Jedny z mála stavebnic, o kterých se stojí za to zmiňovat, jsou hezky zpracované legendární Transportery T1 a T3. Zejména ikonická „ponorka“ T1, která brázdí evropské silnice od roku 1951, existuje v nespočtu všemožných konverzí a přestaveb. Jen připomeňme, že ve skutečnosti vyjížděly z továrny provedení Van, Kombi a cestovní bydlík Samba. Narazit však můžeme na prodejní stánek buřtů nebo malou odtahovku. To samé platí o starším modelu T3, jehož konverze Revell usnadňuje i tím, že nabízí přímo originální kempingovou nástavbu „Camper.“ Pokud se Vaše sympatie ubírají spíše na francouzskou riviéru, hodně zajímavou a také poměrně hlubokou studnou inspirace je i model od japonské Tamiye. Ta už pár let prodává snad nejvíc typické francouzské vozidlo všech dob, které proslavila nejen téměř

VOLKSWAGEN TRANSPORTER třetí generace se stal ikonou své doby.

VOLKSWAGEN T1 položil pevné základy několika generacím Transporteru.

hlavní role v sérii filmů o potrhlém četníkovi ze Saint Tropez. Tušíte správně, bavíme se o Citroënu 2CV, samozřejmě v provedení van. Naleštěná servisní dodávka, nebo rezavý vrak odstavený v kopřivách? Žádné provedení není nemožné.

kovové dodávky v provedení 1:18. Škála obsahuje desítky provedení, barev, výrobců i producentů, a tak konkrétní výčet všech by byl nejen nemožný, ale i v textové podobě zbytečný, proto si průřez nabídkou uděláme ve formě fotografií. ■

Z KRABIČKY DO POLIČKY

Pokud se necítíte na náročné sestavování, je pro vás koupě hotového modelu v krabici jasnou volbou. Výběr je doslova naprosto neomezený ve všech ohledech – co se týče značek, měřítek, výrobců i provedení. Vybírat můžete od nejmenších pickupů ve vláčkařském měřítku N, až po obrovské a super detailní

VW T1 OD REVELLU

VW T1, 1:24, REVELL

STAVEBNICE je velice detailní,

INZERCE

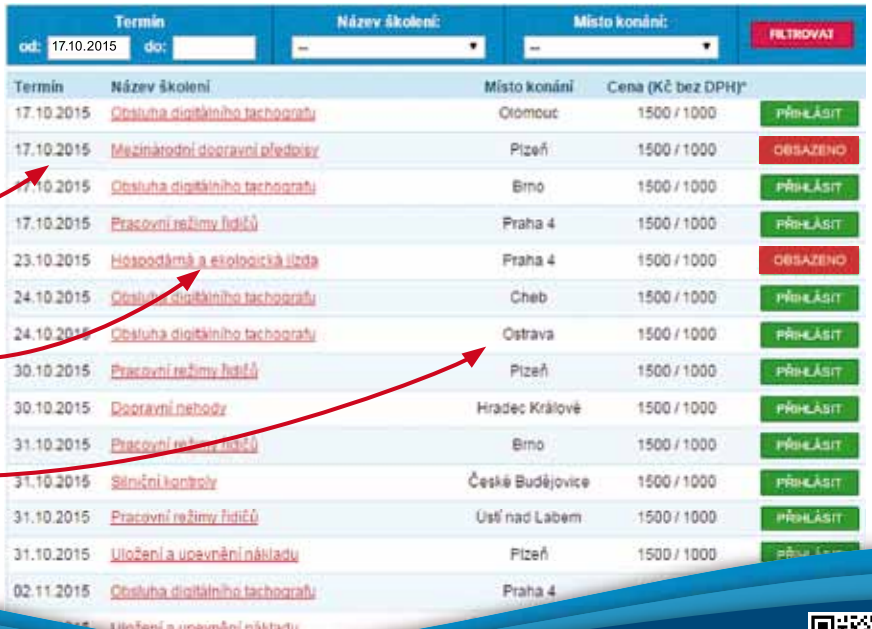
KAM CHODÍTE NA ŠKOLENÍ VY?

U nás si vyberete...

TERMÍN

TÉMA

MÍSTO



ČESMAD BOHEMIA

skoleni.prodopravce.cz

PRO SNĚDOU BARVU KŮŽE mu fanoušci přiřkli přezdívku „El Negher“ – v milánském dialektu „černý, černoch, negr“. Rozhodně to však byla přezdívka milá a něžná, stejně jako byl něžný on sám.

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

Giuseppe Campari – „El Negher“

GIUSEPPE CAMPARI, největší z největších automobilových závodníků své doby. Dvojnásobný Mistr Itálie z let 1928 a 1929. Milovník operního zpěvu a kuchaření.

V ROCE 1931 se Giuseppe Campari účastnil tréninků na GP Itálie. Když při té příležitosti zahynul Luigi Archangeli, chtěl tým stáhnout své jezdce avšak Duce poslal telegram: „Jeďte a vyhrajte pro Itálii“. Giuseppe Campari tedy jel a vyhrál!

GIUSEPPE CAMPARI se zúčastnil mnohokrát skvělého závodu Targa Florio, nikdy jej však nevyhrál, ani ten z roku 1928.

Byl hvězdou první velikosti v době, kdy se automobilové závody jezdily po cestách a silnicích s různými, většinou prašnými povrchy. Miloval vaření, automobilové závody a operní zpěv. Kolikrát nebylo jasné, v jakém pořadí. Vše ale vykonával s vervou a nasazením jemu vlastním.

Giuseppe Campari, syn klidného otce a chytré matky – tak charakterizoval jeho rodiče Enzo Ferrari, se narodil 8. června 1892 ve Fanfulle blízko Milána. Ještě jako téměř pubertální mladík nastoupil do společnosti ALFA a záhy se stal jejím zkušebním jezdcem. Jeho postavu nešlo přehlédnout. Vážil přes sto kilogramů a měl snědou pleť, po celém těle byl porostlý jemnými chloupky. Pro svůj vzhled si vysloužil u fanoušků přezdívku „El Negher“ – v milánském nářečí to znamenalo „Negr“ (italsky „Il Negro“). Nutno říci, že to bylo ještě v době, kdy se takové označení nepovažovalo za xenofobní.

ZÁVODY, JÍDLO, OPERA

Pro značku Alfa Romeo (Nicola Romeo převzal automobilku ALFA v roce 1916) jezdil Giuseppe Campari celých dvacet let. Vydobyl ji čest a slávu. V době, kdy smrt byla téměř pravidelným návštěvníkem motoristických podniků, on závodil bez jediné závažné nehody.

Měl dvě velké vášně: závody a operu. Kolikrát nebylo jisté, ve kterém pořadí oba dva koníčky vlastně vyznává. Zapálení pro zpěv ho přivedly až na prkna Donizettiho divadla v Bergamu. Svým přátelům také postupně představil docela slušný počet snoubenek, každá z nich byla nějak spjata s operou. Byl však „Cavaliere“ a řadu zakončil svatbou se zpěvačkou Linou Cavallerovou.

Skvělá závodní kariéra mu dovolovala již v poměrně mladém věku žít v blahobytu. Koupil si malý palác ve vznešené milánské čtvrti San Siro a doslova jej nacpal obrazy a poháry, které vyhrál. Podle pamětníků bylo ocenění za vítězství a umístění tolik, že nábytek nestačil. Proto byly trofeje postaveny též na podlaze. Ovšem v takovém množství, že se jen stěží dalo projít úzkými uličkami uprostřed pokojů.

Campari měl ještě třetí planoucí vášeň – kuchaření. Rád zval své přátele do paláce, kde vařil a pokud měl extra dobrou náladu, obohatil je zpěvem některých operních árií příjemným barytonem. Jeho specialitou na poli operní hudby byla, jak jinak než, Traviata.

První závod jel v roce 1913. Tak jako u mnohých souputníků i následovníků šlo o závod do vrchu, konkrétně Parma-Poggio di Berceto. V následujícím roce se stal senzací pověstného závodu Targa Florio, když dojel jako čtvrtý. Také po válce se na Targa Florio vrátil. Ovšem na první své velké vítězství si musel počkat do roku 1920. Tehdy vyhrál pro sebe a také poprvé pro značku Alfa Romeo závod na okruhu v Mugellu s typem 40/60. Přidal celou řadu prvenství v závodech do vrchu, příští rok opět triumfoval v Mugellu a byl třetí na Targa Florio 1921.

ZÁZRAČNÉ SPOJENÍ

S novým závodním modelem Alfa Romeo P2, který zkonstruoval geniální Vittorio Jano, se stal Campari opravdu známým jezdcem. P2 dovedl k prvnímu vítězství na GP Francie v Lyonu 1924. Byl by vyhrál i GP Francie 1925, ale po smrtelné havárii Ascariho na příkaz týmu ze závodu odstoupil. Ve stejném roce byl ještě druhý na Monze v GP Itálie. Když Alfa Romeo zanechala závodní činnosti, Campari pokračoval jako nezávislý. Vyhrál Coppa Acerbo v letech 1927, 1928 a 1931, Mille Miglia se spolujezdcem Guido Ramponim v letech »»

GIUSEPPE CAMPARI (uprostřed vpravo) byl opravdu nepřehlédnutelný. Jeho bohatýrská postava čněla v jakékoliv skupince či nedej bože davu.

VELKÁ CENA BELGIE 1925, dva velikáni v nezapomenutelných závodních vozech Alfa Romeo. Alberto Ascari vpředu, Giuseppe Campari za ním.

GIUSEPPE CAMPARI těsně po vítězství Velké Ceny Francie 1933. Startoval z páté řady jako soukromník na Maserati 8C-3000.

1928 a 1929. V těchto letech se také stal Italským šampiónem.

Byl bravurní jezdec a nezkrotný bojovník, který pro vítězství nedbal nebezpečí a nestaral se o směšné maličkosti. Enzo Ferrari na něj vzpomínal historkou z roku 1928 z tréninku na slavnou Mille Miglia.

Jeli společně průsmykem Raticosa. Ve voze byla jen jednoduchá sedátka přišroubovaná k dřevěné podlaze. V jednom okamžiku začaly stříkat do obličeje obou dvou spršky kapaliny. „Jen aby to tak byla objímka! Zastavme a podívejme se!“, překřičel Ferrari burácení motoru. Campari neodpověděl a Ferrari si dle vlastních slov nemohl všechno hned srovnat v hlavě: „Co je to za člověka, že je lhostejný k takovému nebezpečí?“ Prohlédl si ho od hlavy k patě a zpozoroval, že z kombinézy, která byla Camparimu vždy malá, mu vylézají perkálové spodky, přivázané tkaničkami k ponožkám. A odtud právě vytékala ona tekutina, kterou vzdušný vír rozprašoval jezdcům v aerosolu do obličejů. Zděšeně oslovil svého přítele v milánském nářečí „Pepino, co je?“, a on na to: „Jo a ty by jsi chtěl zastavit, když trénuji? Teď musím zkrátka trénovat i čurat!“

V sezoně 1932 závodil společně s Nuvolarim, Caracciolou a Borzacchinim v týmu Scuderia Ferrari a cítil se jaksi přebytečný. Proto na začátku sezony následující přešel ke konkurenční Maserati.

VE SCUDERIA FERRARI

Prvního prosince 1929 byla zformována Scuderia Ferrari a Campari byl jedničkou týmu. V roce 1931 pilotoval Alfa Romeo P3 na GP Itálie. Po smrtelné havárii božského Luigiho Archangeliho v tréninku tým plánoval stažení jezdců, avšak od Musoliniho přišel telegram: „Závoďte dál a vyhrajte pro Itálii“. Campari závodil a vyhrál!

Třicátý druhý nebyl pro italského oblíbence nijak skvělým rokem. V týmu Ferrari si začal připadat přespočetný, a tak na začátku nové sezony přestoupil k Maserati. V GP Francie jezdil jako druhý dvě sekundy za Etancelinem, zajel do boxů, jenže po doplnění paliva nebyl schopen nastartovat. Dva mechanici a jeden přihlížející jeho Maserati roztlačili. Campari Etancelina předjel a vyhrál. Po velkých tahanicích okolo porušení pravidel nakonec dostal, místo diskvalifikace, jen pokutu tisíc franků.

PO VÍTĚZSTVÍ v Lyonu na GP Francie 1924 se svým mechanikem Guidem Ramponim. Campari vlevo.

NA MONZE v roce 1925 skončil Campari druhý. V letech 1928 a 1929 vybojoval titul Italského šampióna – byl neporazitelný.

V ROCE 1924 vyhrál Giuseppe Campari Velkou Cenu Francie na trati v Lyonu. Pilotoval při té příležitosti skvělý vůz Alfa Romeo P2. Model, který ho učinil opravdu slavným.

NA TARGA FLORIO v roce 1928 za volantem vozu Alfa Romeo 1500 SS. Vítězství na tomto ultra italském závodě Camaprimu neustále unikalo.

GIUSEPPE CAMPARI závodil dvacet let, především s vozy Alfa Romeo. Vybojoval pro značku první vítězství, první Velkou Cenu. Vždy bez jediné závažnější havárie – až přišla „Černá neděle“, 10. 9. 1933.

TURBULENTNÍ SEZONA 1933

Závodní sezona 1933 byla pro značku Alfa Romeo a celou řadu italských jezdců zlomová, ale také by se dalo říci, že turbulentní. Vše začalo z kraje roku, když automobilka Alfa Romeo oznámila, že se stahuje z GP závodů automobilů.

Nyní tedy bylo na Scuderia Ferrari, aby reprezentovala Alfu na tratích Velkých cen. Zelený čtyřlístek (quadrifloglio), symbol pro štěstí používaný na voze Alfa Romeo od roku 1923 po smrti velkého závodníka Ugo Sivocciho, byl nahrazen Ferrariho znakem.

Jenže budoucí Il Commendatore záhy zjistil, že nové speciály Alfa Romeo Tipo B (P3) mají zůstat ve skladech automobilky na milánském předměstí Portello a on má chránit čest značky se starými závodními vozy typu 8C 2300 „Monza“. Ferrari se urputně snažil přemluvit činovníky společnosti, aby mu vozy P3 vydali, dokonce se uchýlil ke lsti, když předstíral, že se domluvil s konkurenční značkou Maserati. Jenže nic naplat, Alfa Romeo Tipo B (P3) byly nedobytelné.

Za těchto okolností nebyl schopen Enzo Ferrari udržet svůj závodní tým pohromadě. Nejprve odešel Rudolf Caracciola, který založil s Louisem Chironem vlastní závodní stáj Scuderia CC. Po něm šel pryč, k Maserati – jak již bylo řečeno, Giuseppe Campari.

Týmový manažer Alfy Romeo Aldo Giovanni byl převezen do nemocnice s disfunkcí ledvin, kde záhy skonal. Dalším odpadlíkem od Ferrariho byl Taruffi, který tak reagoval na příkaz šéfa týmu, aby v rozjeté GP Francie přenechal svůj vůz Taziu Nuvolarimu.

Po sérii nedokončených závodů a kontroverzní Velké ceně Tripolisu 1933 odešel též Nuvolari a společně se svým kamarádem Baconinem Borzacchinim zamířili k Maserati. Od Alfy Romeo odešel rovněž legendární Campariho mechanik Guido Ramponi, který se okamžitě objevil v týmu amerického soukromníka Whitneyho Straighta. Enzo Ferrari tak zůstal téměř bez konkurenceschopných jezdců.

Ale v průběhu sezony se karta začala pomaličku otáčet. V souvislosti s rozčarováním z faktu, že Nuvolari je u Maserati, zamířil Luigi Fagioli a Giuseppe Campari právě opačným směrem, zpět k Ferrarimu do jeho týmu. Doplnil je ještě Louis Chiron, který zrušil vlastní stáj, neboť v Monaku v tréninku toho roku havaroval Caracciola a s těžkým zraněním nohy byl vyřazen na nějakou dobu ze závodění.

Nakonec se Ferrarimu podařilo přemluvit odpovědné manažery v Alfě Romeo a mohl konečně svým jezdcům dát k dispozici skvělé závodní vozy Alfa Romeo Tipo B (P3).

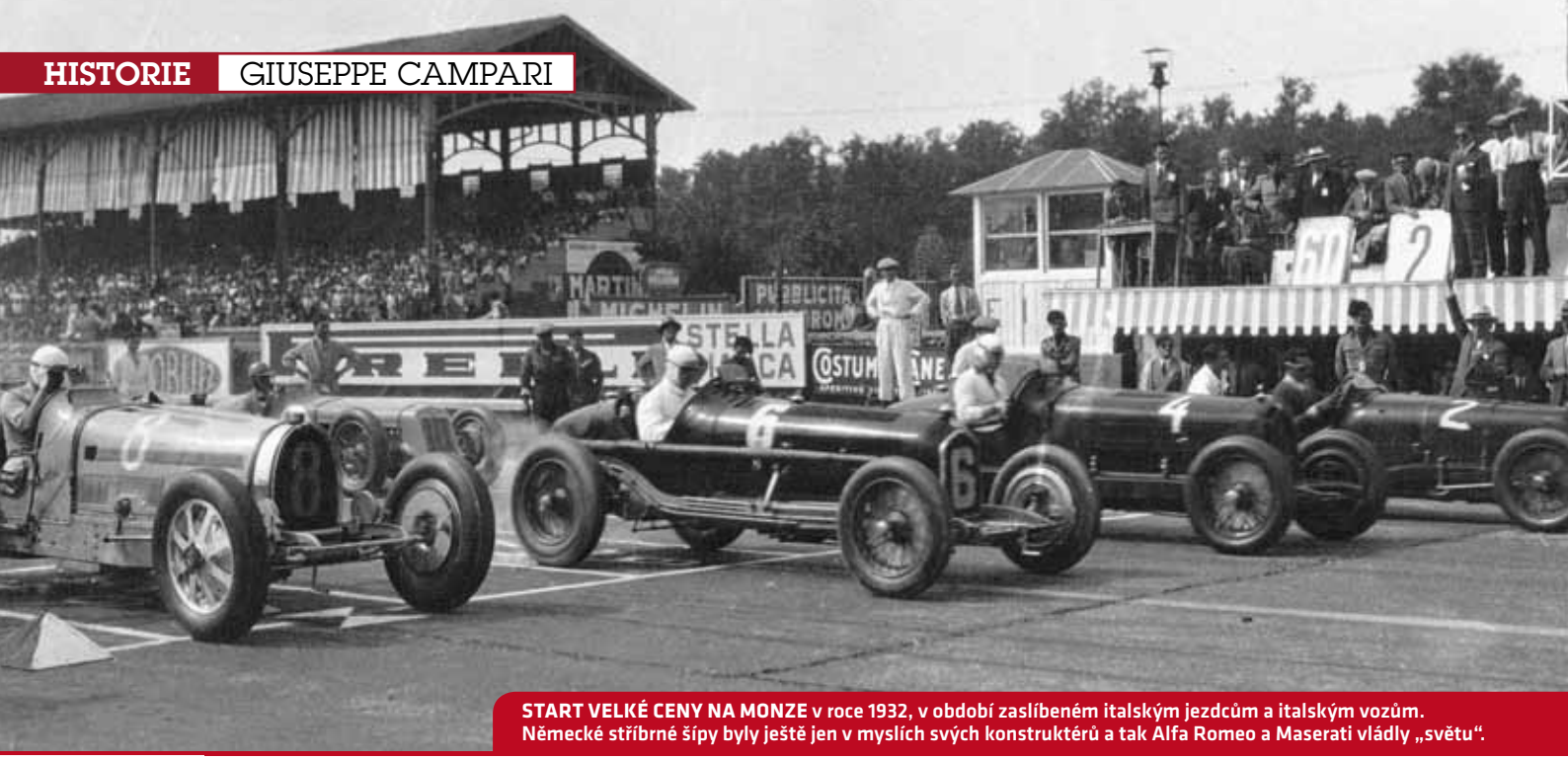
NĚCO VELKÉHO...

Podle všeho se tedy dalo v druhé polovině roku očekávat něco opravdu velkého. Mělo se tak stát v neděli 10. září 1933 v Monze.

Giuseppe Campari byl tedy zpět v kokpitu Alfy Romeo, ale již dopředu ohlásil, že desátého září pojede svůj poslední závod, poté se bude zcela věnovat opernímu zpěvu. Italský autoklub uchystal do Monzy překvapení. Neuspořádal jen jednu, ale hned dvě Grand Prix v jednom dni – GP Itálie a GP Monzy. Campari si vybral tu druhou, odpolední, chtěl se dobře na svůj poslední závod soustředit. Tříhodino- »»

GIUSEPPE CAMPARI miloval operní zpěv, kuchaření a automobilové závody. Vše dělal s vervou a uměním. Nikdo z jeho známých a přátel si však nebyl jistý co, že má vlastně v životě „tlouštíka“ přednost.

GIUSEPPE CAMPARI za volantem Alfa Romeo 40/60 na trati Targa Florio v roce 1922. Se stejným vozem vyhrál v roce 1920 závody v Mugellu – první vítězství Campariho i značky Alfa Romeo v závodech na okruhu.



START VELKÉ CENY NA MONZE v roce 1932, v období zaslíbeném italským jezdcům a italským vozům. Německé stříbrné šípy byly ještě jen v myslích svých konstruktérů a tak Alfa Romeo a Maserati vládly „světu".

vou GP Itálie vyhrál v neděli dopoledne Luigi Fagioli na Alfa Romeo Tipo B (P3) před Taziem Nuvolarim na Maserati 8CM.

Odpolední Velká cena Monzy byla vypsaná na tři rozjížďky po čtrnácti kolech, z nichž pokaždé čtyři nejúspěšnější jezdci postupovali do dvaadvacet kol dlouhého finálového klání. První rozjížďku ovládl hrabě Stanislas Czaykowski na monstrózním pětilitrovém (4,9l) Bugatti T54, když v devátém kole odpadl jeho největší soupeř hrabě Felice Trossi pro poruchu 4,4 litrového motoru u Deusenbergu patřícího do majetku Scuderia Ferrari, která jej původně zakoupila jako protiváhu výborným Maserati. Na druhém místě byl nováček sezony Guy Moll, který v cíli upozornil na možný rozlitý olej v klopené Jižní zatáčce (Vedano Curve).

Ale to se již řadila na start vozidla pro druhou rozjížďku. Z prvního místa startoval Giuseppe Campari za Scuderia Ferrari, který si zvolil pro svůj poslední závod Alfa Romeo Tipo B (P3) s motorem o zdvihovém objemu 2,6l, z níž nechal v zájmu nižší hmotnosti demontovat přední brzdy. Vedle něj v první řadě stáli Renato Balestrelo se soukromou Alfa Romeo „Monza", Baconin Borzacchini s tovární Maserati 8C a Fernando Barbieri se soukromou Maserati.

OSUDNÁ VEDANO CURVE

Nadšení diváci vzhlíželi na Monze ke svým idolům, viděli jedny z nejlepších jezdců závodů Velkých cen své doby. Křičeli a skandovali: „Campari, Campari, Negher, Negher." A Campari se usmíval na všechny kolem sebe. Otočil se ke královské lóži a formálně, po fašisticku, pozdravil Prince Umberta. O to více ale poté mával divákům – tu atmosféru miloval. Závodil a vítězil s automobily již dvacet let a doposud bez jediné vážnější havárie.

Ještě před startem vyrazil na trať pořadatelský vůz, aby zjistil stav Jižní zatáčky (Vedano Curve). Místo s možným výskytem oleje bylo posypáno pískem (některé zdroje tvrdí, že olej se dostal na trať z poškozeného motoru Trossiho Deusenbergu během první rozjížďky, nicméně italský žurnalista Giovanni Canestrini vždy tvrdil, že Trossiho vůz v boxech kontroloval a motor nevykazoval žádný únik oleje). Trať byla prohlášena za bezpečnou a druhá rozjížďka odstartována.

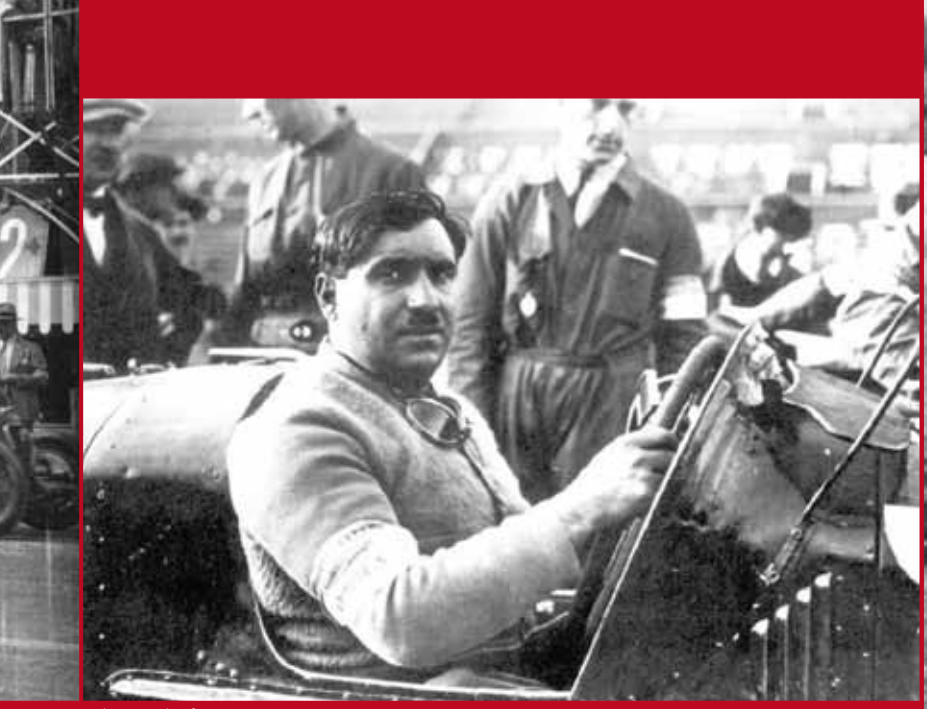
Do vedení se dostal téměř okamžitě Borzacchini následován Camparim. V takovém pořadí zmizeli jezdci divákům z očí v severní zatáčce. Všichni natahovali uši i krky, aby zachytili řev motorů a obrázek zvětšujících se zpočátku nepatrných bodů a později siluet svých idolů mířících zpět z Jižní zatáčky na Rettifilo Tribune.

„Kdo bude v čele? Číslo 22 nebo 26? Campari nebo Borzacchini? Ne, je to číslo 24 – Balestrelo! A za ním číslo 38, Pellegrini a 34 madame Hellé-Nice! Kde je ale zbytek startovního pole?" Nejistota zachvátila diváky na tribuně.

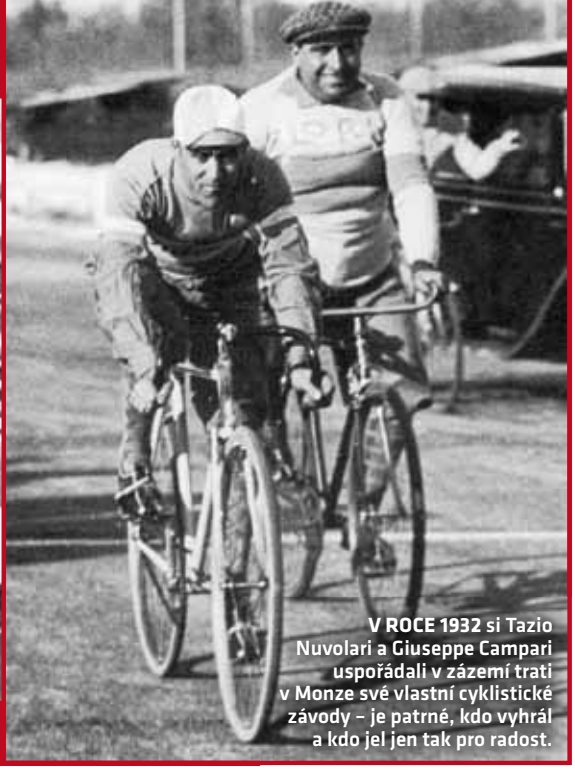
Balestrelo divoce gestikuloval, že se v Jižní zatáčce stala nehoda. Rozjížďka pokračovala a komentátor o tom nejdůležitějším mlčel.

CAMPARI a Tazio Nuvolari, souputníci i soupeři, každý zcela jiný, ale oba dva skvělí závodníci.

VELKÁ CENA FRANCIE 1933 se stala kořistí Giuseppe Campariho s vozem Maserati. Později během sezony přešel Campari opět do Scuderia Ferrari.



ZÁVODNÍ VŮZ ALFA ROMEO P2 zkonstruovaný slavným Vittorio Janem byl tím pravým „nářadím“, které Giuseppe Camapariho proslavilo po celém automobilovém světě.



V ROCE 1932 si Tazio Nuvolari a Giuseppe Campari uspořádali v zázemí trati v Monze své vlastní cyklistické závody – je patrné, kdo vyhrál a kdo jel jen tak pro radost.

Téměř po půl hodině, kdy protnulo cílovou pásku rozjížďky poslední vozidlo, diváci stále nic nevěděli – nic určitého. Jenže se stala nehoda. V té chvíli přicházel z Jižní zatáčky opěšalý Fernando Barbieri a komentátor konečně hlásil: „V Jižní zatáčce se stala velká nehoda. Musím vás informovat, že zdravotní stav Campariho je velmi vážný, Borzacchini je na tom o něco lépe, Castelbarco a Barbieri jsou více méně nezraněni.“ Úzkost a strach padly na diváky v Monze.

ČERNÁ NEDĚLE

Co se opravdu stalo, se však veřejnost dozvěděla až později. Na protilehlé rovince, Rettifilo Levante, v prvním kole, šel Campari do vedení, před Borzacchiniho. V takovém pořadí se přiřítili jezdci do Jižní zatáčky, když v tom začala Campariho Alfa lehce klouzat k vnějšímu okraji. Snad možná kvůli oleji, snad protože byl písek na trati, ale snad třeba také proto, že byl Campari příliš rychlý, brzdil a jeho vůz měl jen brzdy na kolech zadní nápravy!

Tak či tak, levá kola Campariho Alfy se smekla až za drobně vyvýšenou zídku lemující vnější okraj klopené Jižní zatáčky. Více než sto metrů bojoval Campari se svým strojem v nemožné pozici. Pak Alfa opustila trať, převrátila se a rozdrtila jezdce pod sebou – Giuseppe Campari byl na místě mrtev!

Za Camparim vznikla panika, tři další jezdci se snažili ubrzdit své vozy a vyhnout se nejen jemu, ale též sobě navzájem. Všechny tři však následovaly osud Campariho Alfy. Všechny tři skončily v divokých saltech mimo trať. Barbieri a Castelbarco zázračně vyvázli bez zranění, Borzacchini neměl to štěstí, zůstal ležet s přeraženou páteří vedle své převrácené Maserati – zemřel záhy po převozu do nemocnice.

Po dvou hodinách nervózního chaosu, kdy byly závodní speciály ostatních jezdců vytahovány na startovní rošt a znovu chvatně ukrývány v boxech, byla nakonec odstartována třetí rozjížďka, kterou vyhrál Marcel Lehoux na Bugatti před Ghresim na voze stejné značky a Clemente Biondettim na MB Speciale.

Protože bylo již pozdě odpoledne a hrozilo, že jezdce na trati finálové jízdy zastihne soumrak, bylo rozhodnuto, že pojedou jen 14 z původních 22 kol. Do čela šel Czaykowski před Lehouxem. Nic se nezměnilo, do devátého kola. Polský hrabě žijící v Paříži byl příliš „široký“ v Jižní zatáčce a historie se opakovala. Levá kola jeho Bugatti T54 se smekla přes zídku, vůz opustil trať, přetočil se, začal hořet a uvěznil nešťastného hraběte pod sebou!

Během osudné neděle 10. září 1933 tak automobilový svět přišel o tři vynikající jezdce závodů o Velkou cenu. O tři Top automobilové závodníky. Mezi nimi, na prvním místě, zemřel Giuseppe Campari – veselý muž, který miloval život, muž, který kdysi přivedl poprvé značku Alfa Romeo na nejvyšší stupeň vítězů. Závody automobilů po 10. září 1933 již nikdy nebyly stejné jako předtím! ■

PILOTI TÝMU ALFA ROMEO. Giuseppe Campari sedící na lavičce první zleva. Vedle něj Achille Varzi.

TŘETÍ ZLEVA Achille Varzi, vedle něj „monumentální“ postava Giuseppe Campariho. Vpravo ve světlé kombinéze Tazio Nuvolari. Mezi ním a Camparim maršál italského letectva Italo Balbo.

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

PŘESTO, že se oba jezdci Buggyry rvali o body jako lvi, pozice v průběžném pořadí si poněkud zkomplikovali.

Znovu na Hungaroringu

Po pětadvaceti letech se okruhové tahače opět ukázaly v Maďarsku. Nejpilnějším sběračem bodů byl, kdo jiný než, domácí Norbert Kiss. Naši jezdci si pozice v průběžném pořadí poněkud zkomplikovali.

Roudnický tým Buggyra odjížděl do Maďarska s poněkud smíšenými pocity. Výhružné e-maily a další indicie vedly k opatření, která nejsou v branži závodů tahačů na okruzích FIA zrovna běžné. Český tým Buggyra si musel s sebou do Maďarska vzít vlastní ochranku!

FENOMÉN KISS

První trénink na vodě seděl nejvíce Adamu Lackovi, poté však začala trať osychat a pole position si vyjel s přehledem Norbert Kiss. Přesto byl Lacko jediný, kdo mu stačil. David Vršecký s druhou Buggyrou startoval do prvního závodu ze čtvrté pozice. Cílem prolétl na prvním místě Kiss následován Lackem. Třetí místo pro sebe vybojoval hned v prvním kole Jochen Hahn a čtvrtý skončil David Vršecký. Pěkné páté místo vybojoval František Vojtíšek (MAN).

Sobotní hendikep začal pro naše jezdce poměrně dobře. Vzhledem k penalizaci Reinerta startovaly z první řady dvě ženy – Halmová a Lohrová. Vršecký s Lackem měli našlápnuto k solidnímu výsledku, ale druhého z nich záhy zradil motor, a tak zůstal Vršecký v boji sám. Nakonec z toho bylo druhé místo, nicméně nula na kontě Lacka mrzela.

POŽÁR NA TRATI

Nedělní supe pole vyznělo pro naše jezdce o stupínek hůře než to sobotní. Z první řady tak vyrážel do závodu opět Norbert Kiss a tentokráte Jochen Hahn. V nedělním pohárovém závodě se však děly věci. Obě dvě naše Buggyry utrpěly po nárazu tahače MAN Reného Reinerta. Zatímco Vršecký mohl pokračovat dál, i když s rozhozenou geometrií, která mu nakonec nedovolila porazit Stephanii Halmovou (MAN), Adam Lacko na tom byl podstatně hůře. Po nárazu jeho Buggyra vykazovala podstatné technické problémy (únik oleje na rozpálené turbodmychadlo). Po třech kolech dokonce začala hořet a „Lacko jen tak tak unikl dotírajícím plamenům. Závod byl zastaven červenou vlajkou. Po restartu se Vršecký držel na čtvrtém místě a tam také zůstal až do konce. Druhá nula na kontě Adama Lacka – to bylo již na pováženou.

V posledním závodě si oba dva jezdci Buggyry zazávodili. David Vršecký nakonec bral třetí místo za vítězným Antoniem Albacetem a Norbertem Kissem. To Adam Lacko startoval až z posledního místa a nakonec se za cenu těžkých soubojů prodral až na pátou pozici. Potvrdil tak svoje kvality, i když v průběžném pořadí klesl opět na třetí pozici. V pořadí týmů Vršecký s Lackem udrželi vedení, i když se jejich náskok ztenčil na pouhých třicet bodů. ■

Průběžné pořadí ETRC 2015 – jednotlivci

Poř.	Pilot	Truck	Body
1.	Norbert Kiss	MAN	441
2.	Jochen Hahn	MAN	322
3.	Adam Lacko	BUGGYRA	321
4.	David Vršecký	BUGGYRA	289
5.	Antonio Albacete	MAN	245
6.	René Reinert	MAN	160
7.	Antony Janiec	MAN	122
8.	Stephanie Halmová	MAN	101
9.	Gerd Korber	IVECO	97
10.	Ellen Lohrová	MAN	76

Průběžné pořadí ETRC 2015 – týmy

Poř.	Tým	Truck	Piloti	Body
1.	Buggyra	Buggyra	Vršecký/Lacko	643
2.	OXXO LION	MAN	Kiss/Janiec	613
3.	REINERT	MAN	Hahn/Reinert	514
4.	Lutz Bernau	MAN	Albacete/Lohrová	378
5.	Tankpool 24	Mercedes	Rehfeld/Kursim	62

ZÁVODNÍ BUGGYRY jsou letos naspicované na samou hranici technických možností.

NEDĚLNÍ POHÁROVÝ ZÁVOD skončil pro Adama Lacka požárem.

Zapeklitý Zolder

Přestože oba dva jezdci Buggyry podali v Belgii velmi dobrý výkon, situaci v průběžné klasifikaci týmů si opět nijak zvlášť neusnadnili. Na vině byla technika, která zradila Adama Lacka, a to hned dvakrát.

Sobota začala pro vedoucí tým průběžného pořadí ETRC 2015 velmi dobře. Adam Lacko v prvním závodě nestačil jen na Norberta Kisse a v druhém závodě se prodral ze sedmé startovní pozice až k vítězství. David Vršecký sice skončil dvakrát na čtvrtém místě, ale byly z toho alespoň dobré body do průběžné klasifikace.

Neděle začala relativně dobře, neboť Adam Lacko si opět vyjel v super pole druhou startovní pozici. Jenže v samotném závodě zradila technika – byla z toho nula. Extra moc bodů nepřidal ani David Vršecký, který dokončil pohárový závod na sedmém místě. Adamovu Buggyru sice v zázemí týmu připravili k dalšímu závodu, ale nakonec z toho byl stejný výsledek – tedy nula. Zato David Vršecký slavil vítězství. Ostatně podařilo se mu v Belgii posbírat 44 bodů, což z něj učinilo druhého muže víkendu. Můžete hádat, kdo byl ten nejlepší – Norbert Kiss se 67 body.

V průběžném pořadí o titul Mistra Evropy 2015 se Adam Lacko udržel na třetí pozici, i když jeho týmový parťák stáhl náskok z 32 na 23 bodů. Jochen Hahn na druhém místě velmi mírně svůj náskok na Adama Lacka navýšil. Co bylo však poněkud ošemetnější? Průběžné pořadí v poháru konstruktérů. Vedoucí duo Buggyra ztratilo 11 bodů ze svého náskoku a tým OXXO LION se blíží. ■

ADAM LACKO prozatím marně stíhá Jochena Hahna v průběžném pořadí jednotlivců. Na trati dokáže být lepší, ale sem tam zazlobí technika.

ADAM LACKO v Zolderu sice jednou vyhrál a jednou byl druhý, ale potom zapsal dvě nuly – a to se počítá.

Průběžné pořadí ETRC 2015 – jednotlivci

Poř.	Pilot	Truck	Body
1.	Norbert Kiss	MAN	508
2.	Jochen Hahn	MAN	359
3.	Adam Lacko	BUGGYRA	356
4.	David Vršecký	BUGGYRA	333
5.	Antonio Albacete	MAN	288
6.	René Reinert	MAN	196
7.	Antony Janiec	MAN	145
8.	Stephanie Halmová	MAN	101
9.	Gerd Korber	IVECO	97
10.	Ellen Lohrová	MAN	95

Průběžné pořadí ETRC 2015 – týmy

Poř.	Tým	Truck	Piloti	Body
1.	Buggyra	Buggyra	Vršecký/Lacko	723
2.	OXXO LION	MAN	Kiss/Janiec	704
3.	REINERT	MAN	Hahn/Reinert	587
4.	Lutz Bernau	MAN	Albacete/Lohrová	441
5.	Tankpool 24	Mercedes	Rehfeld/Kursim	74

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.

Divoká Jarama

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

Déšť, olej na trati, červené vlajky a sčítání bodů za poslední závod víkendu. To vše přispělo ve španělské Jaramě k poněkud nepřehledné situaci. Nicméně naše české duo vytěžilo při všech možnostech poměrně solidní počet bodů.

DAVID VRŠECKÝ vybojoval v Jaramě 36 bodů.

V prvním závodě v sobotu to moc dobře nevypadalo. David Vršecký se z páté startovní pozice téměř okamžitě propadl na konec první desítky a Adam Lacko se musel prodírat z hloubi startovního pole, neboť se mu nepodařilo zvládnou první super pole. Nakonec z toho bylo sedmé místo pro Adama Lacka a osmé pro Davida Vršeckého. Vyhrál fenomén loňské i letošní sezony Norbert Kiss před Antoniem Albacetem a Jochenem Hahnem.

Vše zlé je však k něčemu dobré. O tom se přesvědčili Adam Lacko i David Vršecký ihned v následujícím hendikepovém závodu, když se jim podařilo z osmého, resp. sedmého místa při prohození pozic zaznamenat ceněný double. Zase se hrála česká hymna a hlavně se Adam Lacko posunul o něco blíže v průběžné klasifikaci k druhému Jochenu Hahnovi. Na stupních vítězů doplnil roudnické Norbert Kiss.

SČÍTÁNÍ BODŮ

V nedělním závodě urval Adam Lacko, i přes tlačenici na startovní rovince, třetí a David Vršecký čtvrté místo. Vítězem nebyl opět nikdo jiný než Norbert Kiss, kterému sekundoval tentokrát Antonio Albacete.

Do hendikepového závodu začalo pršet a navíc, z pohledu Adama Lacka, došlo k nechtěnému. Do vedení šel Jochen Hahn, jeho největší soupeř. Lacko sice dělal co mohl, ale jeho titánské snažení ukončil Norbert Kiss, který ho poslal tvrdým úderem z dráhy. „Naštěstí" však ve třetím kole byly vyvěšeny červené vlajky a závod musel být restartován.

Z Adama Lacka se i tak stal otloukánek závodu, když do něj postupně narumplovali jak Kiss, tak Reinert. Při průjezdu cílovou páskou na třetím místě si pro nutné sčítání časů nebyl Adam Lacko vůbec jistý svojí konečnou pozicí. Avšak po výroku časoměřičů mohl slavit – třetí místo! David Vršecký byl v posledním závodě španělského víkendu pátý a přidal tak body do poháru konstruktérů. Z tohoto pohledu bylo důležité, že poslední závod nedokončil Norbert Kiss.

TÝM BUGGYRA je stále v průběžném vedení Poháru konstruktérů.

Před velkým finále v Le Mans vede tým Buggyra v průběžném pořadí Poháru konstruktérů o 25 bodů před týmem OXXO LION a Adam Lacko ztrácí jeden jediný bod na průběžně druhého Jochena Hahna.

O individuálním titulu Mistra Evropy pro rok 2015 v závodech tahačů na okruzích FIA je rozhodnuto již dávno. Velenáskok Norberta Kisse (155 bodů) nemůže být za žádných okolností nikým zlikvidován. Ovšem bojuje se o druhé místo a koneckonců ani ztráta 36 bodů Davida Vršeckého není početně nemožná. Teoreticky i prakticky je ve hře o finální stupně vítězů sezony 2015 i on. Nemluvě o již zmíněném poháru konstruktérů. ■

Průběžné pořadí ETRC 2015 – jednotlivci

Poř.	Pilot	Truck	Body
1.	Norbert Kiss	MAN	560
2.	Jochen Hahn	MAN	405
3.	Adam Lacko	BUGGYRA	404
4.	David Vršecký	BUGGYRA	369
5.	Antonio Albacete	MAN	336
6.	René Reinert	MAN	230
7.	Antony Janiec	MAN	166
8.	Stephanie Halmová	MAN	122
9.	Ellen Lohrová	MAN	101
10.	Gerd Korber	IVECO	97

Průběžné pořadí ETRC 2015 – týmy

Poř.	Tým	Truck	Piloti	Body
1.	Buggyra	Buggyra	Vršecký/Lacko	810
2.	OXXO LION	MAN	Kiss/Janiec	785
3.	REINERT	MAN	Hahn/Reinert	670
4.	Lutz Bernau	MAN	Albacete/Lohrová	502
5.	Tankpool 24	Mercedes	Rehfeld/Kursim	74

LACKO se dostal před posledním závodním víkendem „na dostřel" 1 bodu za průběžně druhého Jochena Hahna.

DOUBLE českých jezdců stáje Buggyra v hendikepovém sobotním závodě.

Nový Transporter je to pravé vozidlo pre každú úlohu.

Nákladný priestor až 9,3 m^3 a variabilita usporiadania priestoru pre cestujúcich znamenajú maximum funkčnosti a flexibility. Ergonomická kabína vodiča ponúka 16 premyslených odkladacích priestorov a možností pre uľahčenie dokonalého naplánovania dlhého pracovného dňa.10 asistenčných systémov ako napríklad multikolízna brzda v štandarde a ďalšie od adaptívneho tempomatu ACC, cez Light Assist až po systém sledovania premávky Front Assist pomáhajú vodičovi v prípade kritickej situácie. Maximum radosti z jazdy a obzvlášť nízku spotrebu paliva vám zabezpečí najnovšia generácia motorov spĺňajúca emisný štandard Euro 6 sériovo dodávaná s BlueMotion Technology.
Nový Transporter. Taký ako žiaden iný.

Úžitkové vozidlá

Tu naskenuj a zisti viac.

Viac informácií o novinkách nájdete na **www.vwuzitkove.sk** alebo kontaktujte svojho predajcu **Volkswagen Úžitkové vozidlá.** Kombinovaná spotreba paliva: 5,7 - 9,1 l/100 km, emisie CO_2: 149 - 214 g/km. Obrázok vozidla je ilustračný.
www.autoprebiznis.eu **Auto pre biznis**

Historicky první zlato v rallye dakarského typu vybojoval severočeský tým MKR Technology. Se speciálem Renault K 520 4x4 postaveným pro holandskou stáj Mammoet Rallysport vyhrál prestižní Rally OiLibya v Maroku.

KOMPLETNÍ sada medailí z etap a celkové vítězství to je vizitka Martina van den Brinka (Richard Mouw a Peter Willemsen) z rallye OiLybia Maroko 2015.

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

PRVNÍ vítězství!

Euforie a radost je obrovská. Za zlatým pilotem Martinem van den Brinkem totiž zůstal i vítěz Dakaru Gerard de Rooy nebo i jeho nový parťák Aleš Loprais.

POVEDLO SE

„Je to neuvěřitelné. Nejeli jsme do Maroka vyhrát. Cílem bylo maximálně otestovat techniku a spíše držet krok s nejlepšími. O tom, že vyhrajeme, se nikomu ani nezdálo. Martin odvedl výbornou práci stejně jako navigátor Petr, který hlídal materiál a během závodu upozorňoval na možné problémy. Díky tomu jsme minimalizovali riziko poruch a nikde neztratili. Mám nepopsatelnou radost,“ zářil hlavní konstruktér a autor projektu MKR Adventure **Mario Kress.**

Pětidenní Rally OiLibya v Maroku tým ani lépe rozjet nemohl. Hned v úvodní třistatřicet kilometrů dlouhé etapě získal vítězství. Holandský Martin van den Brink trať ujel za tři a tři čtvrtě hodiny a postavil skvělý základ budoucímu úspěchu. Přes minutu za sebou nechal druhého Portugalce Villagru a takřka čtvrt hodiny najel na třetího Aleše Lopraise. Na deváté příčce pak dojel druhý kamion z technologického centra MKR Technology s pilotem Pascalem de Baarem, kterého ze čtvrté příčky odsunul defekt kola.

PĚT ETAP KE ZLATÉ

Bronzovou pozici Martin van den Brink přidal ve druhé dvěstědvacetčtyři kilometry dlouhé etapě. Z vedoucí příčky na druhou ho odsunul Villagra. Dvanáctý pak dojel kolega de Baar. Celou sbírku medailí zkompletoval Martin van den Brink ihned ve třetí etapě, v níž dojel s minimální ztrátou za vítězným Lopraisem. De Baarovi pak patřila etapová sedmá pozice.

Van den Brink se do vedení celé soutěže dostal znovu ve čtvrtém, tedy předposledním dnu, kdy dojel jen minutu za vítězným Portugalcem Villagrou. To už de Baarovi patřila pátá příčka. *„Martin byl ve vedení, které jsme si přáli udržet. Věděli jsme, že*

SPECIÁLY RENAULT K520 4x4 vyvinuté a postavené v českých Židovicích opět prokázaly vitalitu a navíc tentokrát i technickou převahu – bylo z toho vítězství.

VÍTĚZSTVÍ je splněným snem nejen pro Van den Brinka, ale také pro Maria Kresse (vpravo).

POSÁDKA van den Brinka (uprostřed) si mohla v Maroku užít vítězství – první pro ni a také první pro speciál Renault K520 4x4.

musíme jet bezpečně a bez zbytečných chyb," podotkl **Mario Kress.**

Holandský pilot stáje Mammoet Rallysport ale úkol splnil na výbornou. Poslední pátou etapu dlouhou téměř dvěstěčtyřicet kilometrů dokončil druhý, pouhou jednu vteřinu za zlatým Alešem Loprais. Své maximum vylepšil i Pascal de Baar, který finišoval čtvrtý a v konečném zúčtování mu patří šesté místo. Sen se ale stal skutečností a Martin van den Brink vybojoval své první vítězství v životě a současně také první zlato pro MKR Technology. Ani jednou ho v závodě nepřekonal vítěz Dakaru z roku 2012 Gerard de Rooy. *„Je to neuvěřitelné. Samozřejmě jsme se před poslední etapou obávali týmové strategie de Rooye a Lopraise, ale Martin vše zvládl a můžeme slavit náš historický úspěch,"* řekl šťastně **Mario Kress.**

CENNÉ SKALPY

Rallye OiLibya byla přitom poslední ostrou zkouškou před věhlasným Dakarem. Svými parametry nejslavnější závod světa velmi připomíná. V Maroku nechyběly zrádné kameny a úzké horské serpentiny a průsmyky, stejně jako rychlé, rovinaté pasáže nebo i duny. *„Ano, byly to velmi těžké etapy a naprosto perfektní příprava na Dakar. Za naším úspěchem stojí to, že jsme opravdu hodně zamakali na tlumičích a jejich uchycení. Každou noc kluci jeli servis na sto procent, abychom předešli nebo minimalizovali nepříjemná technická překvapení. Po celou dobu v týmu vládla výborná atmosféra. To všechno mělo zásadní dopad na naše prvenství,"* pochválil svůj tým **Mario Kress.**

Kress na severu Čech v Židovicích před pěti lety založil mimořádně úspěšný truckracingový tým MKR Technology, se kterým mimo celé řady vítězství získal i Pohár konstruktérů v evropském šampionátu tahačů. Loni zahájil projekt MKR Adventure, se kterým chce dobýt i proslulý Dakar. Nakročeno má na výbornou. *„Nepředbíhejme. Je to běh na dlouhou trať. Vývojem jsme zhruba v polovině. Všechno chce svůj čas. Náš cíl je stále stejný. Chceme být v elitní desítce. Na Dakaru je velká konkurence a vše je hlavně o štěstí. Nikdy nevíte, co se stane. Musíme postupovat krok za krokem a věřím, že se díky tomu velký úspěch dostaví,"* přeje si **Mario Kress.** ■

PASCAL DE BAAR skončil celkově na šestém místě, před ním byl jen týmový kolega a všechna čtyři Iveca.

VÍTĚZ Rally OiLybia Maroko 2015 v kategorii kamiony – Martin van den Brink.

VAN DEN BRINK ukázal v Maroku všem záda a to je největší vzpruha před Dakarem 2016!

PŮVODNĚ jely Renaulty do Maroka hlavně testovat.

SYSTÉM soutěžení je v Maroku velmi podobný tomu co lze očekávat na Dakaru, proto jde o velmi cenný skalp a zkušenost.

VÝSLEDKY - RALLY OILIBYA - KAMIONY - CELKOVĚ

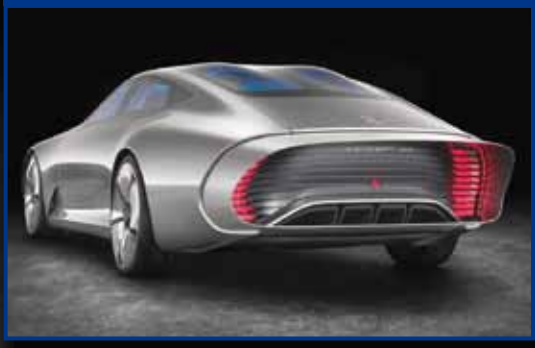
Pozice	posádka	vůz	čas
1.	Martin van den Brink	Renault	16:51:42
2.	Aleš Loprais	Iveco	+4:04
3.	Federico Villagra	Iveco	+22:06
4.	Gerard de Rooy	Iveco	+46:47
5.	Antonius van Genugten	Iveco	+54:11
6.	Pascal de Baar	Renault	+4:29:46
11.	Tomáš Vrátný	Tatra	+93.38:32

AERODYNAMICKÉ optimalizaci padly „za oběť“ nejen hlavní světlomety, ale také zpětná zrcátka, kliky dveří a další rušivé prvky a elementy.

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

Větrovek

JE NEOFICIÁLNÍ PRAVDOU, že nádherný automobil musí mít, stejně jako krásná žena, skvělé pozadí – posuďte sami!



Slovní hříčka v podobě mužského rodu pojmenování jistého druhu svrchního oblečení chránícího horní část těla před účinky větru označuje novou aerodynamickou studii Mercedes-Benz IAA.

Aby těch slovních hříček nebylo málo, je třeba říci, že označení IAA je zkratkou z anglického Intelligent Aerodynamic Automobile a studie byla jedním ze zlatých hřebů na výstavě IAA, jejíž zkratka pro změnu znamená německy Internationale Automobil Ausstellung.

PRAVIDELNÁ „VIDĚNÍ“ BUDOUCNOSTI

Čas od času téměř každá automobilka oblaží svět průmyslu o svoji vizi či studii. Mercedes-Benz není výjimkou, možná je spíše tím, od něhož se studie očekávají a jsou samozřejmě o to více sledované. Concept IAA patří jednoznačně právě mezi takové. Přesto, že je nejnovější přírůstek vizionářských koncepcí doslova překrásný, je třeba zůstat nohama na zemi a konstatovat, že žádná extra převratná řešení nepřináší. Možná právě proto, že jde o studii jejíž části či konstrukční celky můžeme zanedlouho opravdu očekávat v sériové výrobě.

Nádherně zpracované čtyřdvéřové kupé navazuje na tvary a rozměry vozidel modelových tříd S, S coupé a CLS a rozvíjí je do budoucích možných proporcí. Hlavním tahákem studie Concept IAA je systém aktivní aerodynamiky. Při rychlosti nad 80 km/h se automaticky (jinak lze celou záležitost ovládat manuálním stiskem tlačítka) vysune v zádi a v přední části vozu několik segmentů, které upraví obtékání vzduchu.

Nejzajímavější a jednoznačně neinspirativnější je proměnná zadní část karosérie, která posunuje úplav obtékaného vzduchu a prodlužuje oblast laminárního proudění. Osm karbonových segmentů prodlouží vůz o 390 mm. Zároveň se lamely v přední masce vozu posunou 60 mm vzad, z podběhů se vysunou aerodynamické klapky a ve speciálních discích kol dojde k uzavření štěrbin mezi šesti paprsky. Vše vede k úpravě proudění vzduchu pod vozidlem. To, že studie postrádá zpětná zrcátka (nahrazena kamerovým systémem), kličky dveří (senzory) a že broušená okna jsou striktně zasazena do vnějšího tvaru vozu bez jakýchkoliv aerodynamických schůdků či překážek – to snad nikoho ani nepřekvapí.

NIC NOVÉHO POD SLUNCEM

Aktivní aerodynamika není u automobilů či vozidel obecně nic moc nového. Jde jen o evoluční variantu aplikace aerodynamických zákonů, kterých si ostatně lidé všimli již na úsvitu dějin. Právě proto mají šípy a kopí svůj nazaměnitelný tvar a dělostřelectvo používalo koule a později aerodynamicky tvarované střely či náboje namísto toho, aby střílelo krychlemi.

Aerodynamika a vývoj automobilu jde ruku v ruce od konstrukce prvních opravdových vozidel se spalovacími motory novodobé koncepce (přelom 19. a 20. století). Všimněme si jen tvarů kapot prvních vozidel a záhy celých karosérií, kuriózně např. elektromobilu La Jamais Contente, s nímž „Rudý Ďábel“ z Belgie Camille Jenatzy dosáhl již 29. 4. 1899 v obci Achéres nedaleko Paříže světového rychlostního rekordu 105,878 km/h.

Aerodynamikou se zabývala většina úspěšných automobilových konstruktérů, těch, kteří pracovali pro Mercedes-Benz nevyjímaje. Specialistou na aerodynamiku byl

NEJVÍCE vzrušujícím prvkem systému aktivní aerodynamiky u Conceptu IAA je osm karbonových segmentů vysouvajících se ze zádi vozu a prodlužující celkovou délku vozidla o 390 mm.

PANORAMATICKÁ střecha je jedním z prvků, které míří spíše na míru komfortu než kamkoliv jinam.

INTERIÉRU vévodí displeje s dotykovým ovládáním a ovládáním gesty, stejně jako u konkurence.

SKLO, kůže, hliník, barevné podsvícení – interiér Conceptu IAA nemá rozhodně daleko k současné realitě.

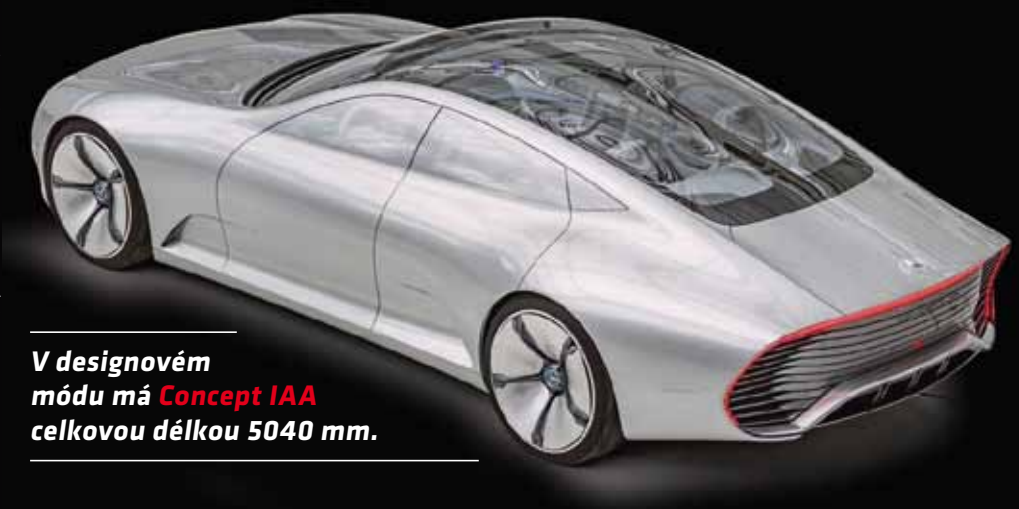
u koncernu Daimler-Benz AG již před druhou světovou válkou Josef Mickl, známý také díky svým aerodynamickým měřícím a pozorovacím metodám pořizování fotografické dokumentace v okamžiku, kdy vozidlo zkoumaných tvarů s nalepenými papírovými fábory v potřebné rychlosti projíždělo pod viaduktem či mostní konstrukcí. Ale ještě dlouho k té „aktivní aerodynamice". To, že se z karosérie automobilu někde něco vyklopí, aby odvedlo svoji aerodynamickou práci, není také nic právě objevného. Aerodynamické brzdy používaly závodní vozy Mercedes-Benz již v polovině padesátých let minulého století a vysouvání různých spojlerů či lišt známe ze sériové produkce také již drahnou dobu. K úpravě úplavu za vozidlem jen dodejme, že výrobci nákladních vozů či přípojných vozidel o takovém provedení nejen že sní již kolik let, ale snaží se o jeho účinnosti a vlivu na ekonomiku provozu přesvědčit příslušnou evropskou komisi.

BOJ O KOEFICIENT

Aerodynamické studie či spíše reálná vozidla zdobí historii automobilů Benz, Mercedes a Mercedes-Benz již téměř od jejich počátků: Benz 200 Hp, nebo-li Blitzen Benz (1908, Dr. Hans Nibel), Benz „Kapka" (1922, původně Edmund Rumpler, cx=0,38), Mercedes-Benz SSK s aerodynamickou karosérií (1932, Manfred von Brauchitsch a Willi Zimmer), závodní vůz GP Mercedes-Benz W 25 a následné typy W 125, W 154, W 163, W 165 (1934, Dr. Hans Nibel, později Rudolf Uhlenhaut), rychlostní speciál Mercedes-Benz DAB V12 (1938, cx=0,157), rekordní speciál T80, který však nikdy nevyjel (1939, Dr. Ferdinand Porsche, cx=0,18) a další. Pravda, na sériovou produkci měly výdobytky aerodynamiky výrazný vliv až později. Nicméně v dnešní době, kdy se koeficient čelního odporu vozidel Cx pohybuje na hranici hodnoty 0,30, je sériový Mercedes-Benz CLA s Cx=0,22 velmi zajímavým zjevem. V tomto ohledu by se mohla hodnota Cx=0,19, kterou dle představitelů koncernu Daimler AG vládne Concept IAA zdát nepřiliš hodnou vize automobilu budoucnosti. Pravda je však taková, že čím blíže ideálu, tím více je třeba vynaložit úsilí a prostředků k překonání stále menších a menších hodnot. Cena za pokrok v limitu ideálu stoupá exponenciálně, ne-li ještě hůře.

BLÍŽ REALITĚ NEŽ SE ZDÁ

Ničím extrémně vizionářským „Větrovek" nepřekvapí ani pod kapotou. Hybridní plug-in pohon zřejmě vychází z již vyráběného pohonu pro vozy C350 plug-in, tedy pracuje s dvoulitrovým zážehovým čtyřválcem (155 kW) a cca 60 kW elektromotorem uloženým v sedmistupňové automatické převodovce. Svým způsobem ze současných standardních hodnot nevybočuje ani dojezd jen na elektrický pohon, který v módu designérském (tedy bez využití aktivní aerodynamiky) činí 62 km a v módu aerodynamickém 66 km. Výrobce opatrně hovoří o emisích 32 g CO_2 na 100 kilometrů a spotřebě 1,2 l/100 km při hybridním pohonu a spotřebě 3,2 l/100 km při jízdě pouze se spalovacím motorem. Nicméně v rámci probíhajícího emisně homologačního skandálu zasahujícího především německý automobilový průmysl je třeba se na tyto hodnoty dívat s nadhledem.



V designovém módu má Concept IAA celkovou délkou 5040 mm.

V interiéru vozu se konstruktéři a stylisti vyřádili do bezvědomí. Vládnou zde displeje, touch pady, kůže, hliník, sklo. Jednotlivé funkce lze ovládat dotykem a gesty, ostatně podobně jako u konkurence.

Concept IAA je nádhernou ukázkou aplikace nejmodernějších přístupů v plnění zákaznických snů a možná, že je realitě opravdu blíže, než si nyní dokážeme představit. ■

ČTYŘDVEŘOVÉ KUPÉ s panoramatickou střechou, to je základní koncepce studie Concept IAA.

DÍKY PRVKŮM aktivní aerodynamiky disponuje Concept IAA koeficientem čelního odporu na hranici hodnoty Cx=0,19.

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

SLAVNOSTNÍ příjezd prvního nákladního vlaku z Číny do Španělska.

Z Číny do Španělska

Před Vánoci loňského roku dorazil **poprvé přímý vlak z Číny do španělského hlavního města, Madridu.** Jde o nejdelší pravidelné vlakové spojení na světě. Třináct tisíc kilometrů zdolal nákladní vlak za dvacet jedna dní.

Čína je pro Španělsko největším obchodním partnerem ze zemí mimo EU. Z pohledu Číny je Španělsko sedmým největším obchodním partnerem ze zemí Evropské Unie.

EFEKTIVNĚ A BEZPEČNĚ

Využívání železnice má v Číně velkou podporu, již nějaký čas vypravuje Říše středu pětkrát týdně nákladní vlaky do Hamburku či do Duisburgu. Nicméně linka z čínského I-wu v provincii Če-ťiang do Madridu je se svými třinácti tisíci kilometry opravdu počinem velkých rozměrů. Je delší než Transsibiřská magistrála a Orient Experss dohromady. Během oněch dvaceti jedna dní překonal vlak s třiceti vagony osm zemí světa. Z Číny, přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Německo a Francii dovezl na 1400 tun nákladu hraček, kancelářských potřeb a dalších položek určených především na předvánoční trh. Zpět si odvezl především víno, španělskou sušenou šunku jamón a olivový olej – tedy horké zboží, které rozhodně v Číně nebude hledat dlouho své zákazníky.

PŘEPŘAHÁNÍ A PŘEKLÁDÁNÍ

I když se musel náklad po cestě třikrát překládat kvůli různým rozměrům kolejí a každých 800 km přepřahat lokomotiva, je železniční doprava podstatně rychlejší a hlavně ekologičtější než doprava lodní, která na stejné trase trvá více než šest týdnů – tedy dvakrát tak dlouho. O výhodách vůči silniční dopravě ani nemluvě. Přesto, že lobby silniční dopravy je velmi silná, je třeba si uvědomit a přiznat, že především na dálkových trasách má tzv. závislá trakce vůči té nezávislé nesporné výhody, a to jak v ceně za tunokilometr, tak, a to především, z hlediska životního prostředí. Rovněž vysoká míra bezpečnosti provozu, která se s tou na silnicích nedá prakticky ani srovnat, hraje velkou roli.

PO CESTĚ do Madridu musela souprava několikrát přepřahat lokomotivu a hlavně třikrát překládat náklad na vagony s jiným rozchodem náprav.

VYSOKORYCHLOSTNÍ STRATEGIE

Samostatnou kapitolou v železniční dopravě jsou tzv. vysokorychlostní tratě. Čínská vláda plánuje v tomto ohledu v nejbližších deseti letech rozšířit svoji vysokorychlostní železnici do dalších sedmnácti zemí asijského, ale též evropského kontinentu.

Podle deníku South China Morning Post by měly v následujících letech vzniknout tři vysokorychlostní železniční linky. První trasa povede z čínské provincie Chej-lung-ťiang na sever přes Mongolsko a Rusko do západní Evropy a možná až do Londýna. Druhá plánovaná západní trasa začíná v Urumči, metropoli čínské Urgujské autonomní oblasti Sin-ťiang a pokračuje přes střední Asii včetně Kazachstánu, Uzbekis-

NA REALIZACI nejdelšího železničního spoje se podílelo též několik společností, které se neváhaly zviditelnit.

Z ČÍNY přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Německo a Francii dovezl na 1400 tun nákladu hraček, kancelářských potřeb a dalších položek určených především na předvánoční trh.

BĚHEM CESTY, která trvala 21 dní, překonal vlak s třiceti vagony osm zemí světa.

Z VÝCHODNÍ ČÍNY až do Španělska – nejdelší železniční trasa světa.

tánu a Turkmenistánu do Pakistánu, Íránu, Turecka a Německa.Třetí trasa je plánovaná pro jihovýchodní Asii. Z čínského Kchun-mingu v provincii Jun-nan do Vietnamu, Thajska, Malajsie, Singapuru, Barmy a Indie. Podle zveřejněných informací by rychlost vlaků měla přesahovat 320 km/h, tím by vlakové spojení mohlo velmi silně konkurovat letecké dopravě.

LEPŠÍ BYZNYS

Cílem Číny je především efektivnější doprava surovin pro rychle se rozvíjející čínskou ekonomiku. Za investice do železničního spojení má Čína již v některých krajinách vybártrované pobídky v podobě dodávek surovin. Například v Barmě jde o lithium, které je třeba k výrobě baterií. ■

NEJDELŠÍ ŽELEZNIČNÍ TRASA SVĚTA

13 052 km	cesta vlakem z Yiwu v Číně do Madridu ve Španělsku vedla přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Polsko, Německo a Francii. Cesta je delší než....
12 756 km	průměr země na rovníku
12 066 km	vzdálenost mezi Sydney a Los Angeles
8852 km	délka Velké čínské zdi
2000 km	vzdálenost mezi zemským povrchem a objekty na nejnižší orbitě

VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAKY mají v Číně zelenou.

ČÍNSKÁ dopravní strategie počítá v kapitole – železniční doprava – s velkou expanzí vysokorychlostní železnice do zahraničí.

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 I 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.: +421 800 188 826, +421 249 893 566, +421 249 893 563
e-mail: objednavky@ipredplatne.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 11/15

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.

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

Nižší spotřeba paliva.
Vyšší produkce endorfinů.

COACH OF THE YEAR 2014

U nové generace ComfortClass potvrdila Setra svou exkluzivitu ve spotřebě paliva. Nové technologie s motorem splňující emisní normu Euro VI umožnují snížení spotřeby o 8,2 %*. Kromě toho nabízí bezpečnostní prvky pro vyšší komfort cestování a výjimečný atraktivní design ve své třídě. I díky zmíněným vlastnostem Setra ComfortClass 500 získala ocenění „Coach of the Year 2014“.
Zjistěte více na: www.setra-bus.com/cs-cz

*Stanoveno na základě testu v reálných podmínkách pod odborným dohledem DEKRA (srovnání modelů S 415 GT-HD a S 515 HD).

Setra – A Daimler brand

Navštivte nás na veletrhu Czechbus 24. – 26. 11. 2015

SETRA
The Sign of Excellence.

Nabízející: EvoBus Česká republika s.r.o., Na Hůrce 211/10, 161 00 Praha 6 - Ruzyně www.setra-bus.com/cs-cz