TEST
Nový Renault Master

ELEKTŘINA V PRAXI: Volvo FE Electric a Scania 25 BEV

FIAA MADRID 2024
Veletrh bus & coach

ROZHOVOR: Kdy a komu se vyplatí AutoStore?

motorismus | doprava | spedice | logistika | reality | sklad

11 listopad 2024, ročník 13
cena 79 Kč / mimo ČR 4 €
www.transport-logistika.cz
www.transport.sk
CZ

TRANSPORT A LOGISTIKA

EUROWAG
Dispečer.sk Powered by EUROWAG
WEBDISPEČINK Powered by EUROWAG
www.dispecer.sk



TÉMA:

- Komunální technika, kontejnery a výměnné nástavby
- Kombinovaná doprava

POSTER

9 771338 380003 11

Člen:

TECHNIKA PRO ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

ContSystem SIMPLE HANDLING



NOVĚ DEFINOVANÁ SPOLEHLIVOST

VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY DOOSAN SE STÁVAJÍ SOUČÁSTÍ RODINY BOBCAT

Spojili jsme inovace a odolnost, které očekáváte od strojů Bobcat, s desítkami let zkušeností s konstrukcí spolehlivých strojů pro manipulaci s materiálem společnosti Doosan. Nyní integrujeme DNA značky Bobcat, která se vyznačuje spolehlivostí a snadnou údržbou, do řešení pro vnitřní logistiku a distribuční provozy, abychom zvýšili vaše zisky. Vysokozdvižné vozíky Bobcat přicházejí, abyste s nimi ve své firmě dosáhli ještě více.

Bobcat

DOOSAN

Bobcat je součástí společnosti Doosan Company. Společnost Doosan je přední světovou společností v odvětví stavebních zařízení, energetiky, vodohospodářství, pohonů a inženýringu, která již více než celé století s hrdostí dodává zařízení malým i velkým zákazníkům. Bobcat®, logo Bobcat a barvy stroje Bobcat jsou registrovanými ochrannými známkami společnosti Bobcat Company ve Spojených státech amerických a v různých dalších zemích. ©2024 Bobcat Company. Všechna práva vyhrazena.

E-Salon přilákal VÍCE EXPONÁTŮ A BYL I VĚTŠÍ


Tatra Force e-Drive Hybrid 8×8

Šestý ročník veletrhu čisté mobility, technologií a řešení pro e-mobilitu, konaný ve druhém listopadovém týdnu na výstavišti PVA Expo v Letňanech, přinesl řadu premiér jak mezi osobními, tak i nákladními vozy. K vidění ale byla i elektrokola, komunální technika a samozřejmě i dobíjecí infrastruktura.

Rok od roku je tento veletrh kvalitnější a větší, a to především co do počtu vystavovatelů. Letos jich bylo 115, kteří své produkty měli na 15 370 m^2 výstavní plochy (+26 %). Během čtyř dnů také přišlo o 15 % víc lidí (cca 26 700).


Kia EV3


MG ZS


VW ID. Buzz GTX a ID. Buzz Long

Osobní vozy

Audi předvedlo elektrické SUV Q6 e-tron, které bude dostupné také ve sportovní verzi Q6 Sportback e-tron. Cupra poutala pozornost sportovním SUV Terramar VZ e-Hybrid s 200kW plug-in pohonem. Dacia se pochlubila velkým C-SUV Bigster, které se řadí nad oblíbený Duster a bude dostupné i s hybridním pohonem. Ford zahájil sérii novinářských prezentací už v osm hodin ráno představením modelu Capri, což je nyní elektrický crossover. Hyundai v národní premiéře ukázal nejmenší a s cenovkou 399 993 Kč bez DPH i nejlevnější elektrický model Inster, a to v outdoorové verzi Cross. Kia prezentovala další přírůstek do rodiny „é-vé“, hatchback EV3 s dojezdem až 600 km a 200k motorem. V jedné z největších expozic, kterou měla značka MG, spolu s elektrickým kabrioletem Cyberster poutalo pozornost nové SUV HS a ZS. Hned dvě premiéry si přichystala značka Mitsubishi: novou generaci velkého SUV Outlander s 306k plug-in hybridem a dojezdem až 86 km na elektřinu a modernizovaný crossover ASX. Na stánku Opelu, který jako jediný zastupoval koncern Stellantis, zářila nová vlajková loď Grandland, která bude v čistě elektrické i plug-in hybridní verzi. Renault si přichystal premiéru plně elektrického stylového kompaktu 5 E-Tech a elektrického sporťáčku Alpine A290.

Jihokorejský SUV specialista SsangYong uvedl elektrickou variantu oblíbeného modelu Torres s označením EVX. Škoda Auto měla v popředí zcela nový elektromobil Elroq, elektrické kompaktní SUV s až 82kWh akumulátorem a dojezdem až 560 km. Hlavní hvězdou stánku značky Volkswagen bylo velké SUV Tayron eHybrid s druhou generací plug-in hybridního pohonu, které bude konkurovat Škodě Kodiaq. Volkswagen Užitkové vozy zaujal nejvýkonnějším ID. Buzz GTX s 340 k, sedmimístným ID. Buzz Long nebo modelem California eHybrid. Volvo vystavilo hatchback EC40 a crossovery EX30 a 40.


Evum Motors


MHero


Renault 5 E-Tech

Čína a USA útočí

Vůbec poprvé měla na E-Salonu svou expozici americká Tesla, která přivezla kompletní nabídku s výjimkou modelu Cybertruck, jenž se do Evropy nedováží. Nicméně ho zde měl soukromý vystavovatel. Velkou expozici měla firma Plastonic, importér čínských značek Dongfeng (Box), Voyah Passion a Free, do Prahy přivezla i specialitu v podobě obřího off-roadu MHero. K vidění ale byly i levné modely jako BYD Dolphin.

Užitkové vozy

Daimler Truck vystavil elektrický tahač Mercedes-Benz eActros 600 a Volvo tahač FH Aero Electric. Světovou premiéru měla Tatra Force e-Drive Hybrid 8×8 s plug-in hybridním pohonem a dojezdem na elektřinu až 70 km. Jedna celá hala byla věnována elektrické komunální technice. Renault ukázal elektrický Master a Trafic. **-MŠ-, foto: autor**

MOTORISMUS A DOPRAVA

3 Reportáž: šestý ročník veletrhu čisté mobility E-Salon
5 Subaru Outback Geyser: limitka s výjimečnou barvou
6 Škoda Superb 1.5 TSI a 2.0 TDI Combi: dobrá, ale čekali jsme víc
8 VW Golf 1.5 TSI People: modernizovaná ikona v základní výbavě
9 BMW M440d xDrive Cabrio: prodlužte si léto
10 Hyundai Kona 1.0 T-GDI aut: druhá generace crossoveru z Nošovic
11 Renault Rafale E-Tech 200: jak k sobě jdou tříválec a velké SUV?
12 Jeep Avenger e-Torque: víme, jak jezdí světové auto roku
13 VW Multivan 2.0 TDI Long: ideál velké rodiny nebo firmy
14 Reportáž: navštívili jsme nástavbáře Paragan Trucks
15 Mercedes-Benz Vans CEE uzavřel s E.ON partnerství na rozvoj elektromobility
17 Peugeot Boxer 2.2 BlueHDI L3H2: uznávaný dříč prošel modernizací
19 TIP Trailer Services pronajímá i komunální techniku
20 Analýza: vývoj trhu podle Dopravního barometru Timocomu
21 Tatra předala slovenským hasičům tři speciály odolné i proti výbuchům
22 Renault Trucks představil modernizované modely T, C a K
23 Iveco Truck Centrum Loděnice má ihned k odběru sklápěčky, valníky i domíchávač
24 Orlen začal v Česku prodávat HVO100; DKV rozšířilo ve Španělsku akceptační dobíjecí síť
26 Milence otevřela v Antverpách svůj první dobíjecí hub pro nákladňáky

TÉMA: Komunální technika, kontejnery a výměnné nástavby

28 CONTSYSTEM: technika pro moderní odpadové hospodářství
32 Jak jsou PVK spokojené s elektrickou Scanii? Novou dálnici D4 bude udržovat armáda šesti Scanií P410
33 MAN eTGS je připraven i pro komunální nástavby
34 Společnost M+L Logistik si pořídila vozy DAF XF s hydraulickou rukou
35 Kovošrot Group už půl roku sváží odpad elektrickým Volvem FE. Jak se osvědčilo?

SPEDICE A LOGISTIKA

39 FEE Transport zařadila do své aplikace sekci Poptávka; FM Logistic investuje do svého rozvoje 200 milionů eur; PPL má věrnostní program
40 Řešení pro urgentní zásilky

TÉMA: Kombinovaná doprava

42 Jak společnost Metrans čelí výzvám v dodavatelských řetězcích?
43 Oltis na InnoTransu v Berlíně představil svá IT řešení pro železnice
45 Rozhovor: 100 let společnosti LKW Walter
46 Kombinovaná doprava má smysl pouze tehdy, když se vyplatí

SKLAD A MANIPULACE

50 Rozhovor: Element Logic je specialistou na AutoStore
52 Baoli má nový retrak; Still otevřel novou pobočku v Olomouci

ŽELEZNIČNÍ, VODNÍ A LETECKÁ DOPRAVA

53 Rozvoj vysokorychlostní železnice v ČR
54 Reportáž: Budimex rozšiřuje terminál v polské Gdyni
55 Bal Container Line vydělal na prodeji rozestavěných kontejnerových lodí; LH2Craft na mezinárodní výstavě lodí Navalia 2024; První elektrický trajekt na vodních křídlech na světě
56 HHLA zvyšuje odhad očekávaných příjmů za rok 2024; Přístav Koper rozšíří kontejnerový terminál; Maersk těží ze silné poptávky a potíží v Rudém moři
57 Rekordní rok pro Letiště Leoše Janáčka Ostrava; Posádky Emirates absolvují školení ve virtuální realitě MIRA
58 Budapešť chce být evropské centrum air carga



16 Vyzkoušeli jsme Renault Master 2.0 dCi L2H2



18 Rozhovor: Kögel a nové trendy v poprodejních službách



36 Reportáž z veletrhu autobusů FIAA Madrid 2024



38 DODO chce nabídnout slotové doručování všem e-shopům



48 Byli jsme u premiéry nových vozíků Linde MH 1251

Magazín TRANSPORT a LOGISTIKA CZ



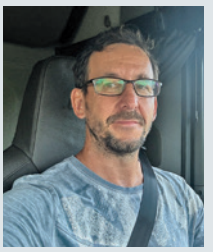
Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Sdružením automobilového průmyslu a Svazem dovozců automobilů připravilo novelu zákona o autonomních vozidlech, která umožní maximální využití současných technických možností automobilů prodávaných v ČR a EU. Tento balíček, který půjde k projednání do sněmovny koncem listopadu, má legislativně jasně definovat, co je to autonomní jízda a kdo ponese zodpovědnost v případě nehody v tomto režimu.

Už dnes jsou moderní osobní automobily, nákladní vozidla i autobusy osazeny systémy, které dokážou převzít ovládání vozidla za řidiče, nicméně stále vyžadují jeho pozornost i ruce na volantu. Nově by systémy automatizovaného řízení na vybraných úsecích, zejména na dálnicích, převzaly odpovědnost za ovládání vozidla úplně. To zásadní, co novely obsahují, je přenos odpovědnosti z řidiče na vozidlo v režimu plně automatizované jízdy. Stejně tak musí dojít k rozšíření definice řidiče, ke vzniku jeho nové povinnosti převzít řízení na pokyn vozidla nebo uložení povinnosti řidiči umožnit kontrolním orgánům přístup k vozidlu za účelem získání dat ze systému.

Za mě je to správný krok, který by měl přinést zvýšení bezpečnosti na silnicích. Jistě, asistenční systémy tak trochu přispívají i k degeneraci řidičských schopností. Já ve svých 46 letech, kdy jsem si navykl na couvací kamery, mám problém zaparkovat rovně jenom podle zrcátek. Nicméně soustředit se dnes plně na jízdu v přehuštěném provozu a záplavě informací a vjemů je nesmírně složité, takže jestli by něco mělo být v autě povinné, pak právě asistenční systémy.

Kde taková plná autonomie dává velký smysl, je dálková kamionová doprava. Z vlastní zkušenosti vím, jak ubíjející bývají dlouhé hodiny monotónní jízdy po dálnicích. Většina dopravních nehod nákladních vozidel vzniká právě z nepozornosti a neověnování se provozu. Až k plnému zavedení autonomního řízení dojde, otevírá se i možnost úpravy jízdních výkonů. Třeba se bude moci jezdit déle než 4,5 hodiny v kuse, když celou dobu na dálnici za vás odřídí bezpečněji elektronika. Třeba je to i jedna z cest, jak řešit nedostatek řidičů, protože bude potřeba méně kamionů.

Možná jenom fantazíruji. Každopádně se moc těším na okamžik, kdy na dálnici zmáčknu tlačítko a vozidlo mi za čtyři hodiny samo řekne, že je nutné udělat přestávku, a ještě mi najde místo, kde budu moci zaparkovat. Třeba se pak tato práce stane daleko zajímavější a lákavější i pro mladou generaci.



Michal Štengl
a redakce Transport a Logistika

TRANSPORT A LOGISTIKA

TOP magazín TRANSPORT a LOGISTIKA, měsíčník o motorismu, dopravě, spedici a logistice, ISSN 1338-6611. Vydává TRANSPRESS/LUXUR Media SK, s. r. o., pobočka Praha. Adresa redakce: Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 11-Chodov. Jednatel Mgr. Viliam Bujna, tel.: +421 903 422 271, vydavatel@transport-logistika.cz. Office Mgr. Romana Kebísková, asistent@transport.sk, tel.: +421 903 550 072. Jednatel a šéfredaktor Ing. Michal Štengl, člen poroty Bus and Coach of the Year, tel.: +420 604 986 482, michal.stengl@transport-logistika.cz. Redakce: Václav Podstawka, tel.: +420 605 262 158, vaclav.podstawka@transport-logistika.cz, Obchod: martina@transport-logistika.cz, tel.: +420 777 586 218, Ing. Luděk Kortus, tel.: +420 721 040 925, ludek.kortus@transport-logistika.cz, Mgr. Viliam Bujna, marketing@transport-logistika.cz. www.transport-logistika.cz Webportál, soc. sítě a marketing: Jiří Krupička, tel.: +420 732 479 092, jiri.krupicka@transport-logistika.cz, Jazyková úprava Olga Frídlová, ofridlova@seznam.cz. Grafická úprava Tomáš Duranský. Objednávky předplatného predplatne@transport-logistika.cz. Objednávky předplatného přijímá každá pošta a doručovatel České pošty. Přebírání a šíření článků, jejich částí nebo fotografií je možné jen se souhlasem vydavatele. Redakce neodpovídá za obsah inzerce, PR článků. Nevyžádané podklady se nevracejí. Snímek na obálce Contsystem.

COACH OF THE YEAR

IFOY AWARD


Objem zavazadlového prostoru dosahuje 561 až 1750 litrů



Limitka plná osobnosti

Na trhu je už nějakou dobu šestá generace modelu Outback, která doznala několik málo změn. Ty nejsou zásadní, na první pohled si jich člověk nevšimne, ale jedna velká přece jenom je. A to limitovaná edice Geyser, kterých bude v Česku opravdu jako šafránu.

Vlastní a limitovaná výbava Geyser se speciální modrou barvou je vlastně kombinací výbav Field a Touring. U barvy se chvilku zastavím. Není metalická a Subaru ji vyvíjelo pět let a opravdu mění odstíny dle momentálního světla. Jde také o jediný evropský model s touto barvou! Evropa je pro Subaru spíše doplňkovým trhem, proto buďme rádi za takové limitované edice.

Outdoorový design je povedený

Díky kombinaci výbav Field a Touring nepřijdete v Outbacku o nic zajímavého. Geyser je vlastně jejich dokonalá kombinace. Z Touringu jsou k dispozici třeba sedačky z kůže Nappa, Field zajišťuje zbytek outdoorové výbavy, například střešní ližiny s vyšší nosností, konkrétně staticky 318 kg a 100 kg za jízdy. Na střešním nosiči se vyjímají zářivě zelené detaily, které se harmonicky opakují na nápadných proužcích dolní plastové ochrany dveří. Nechybějí ani tmavé nápisy, ani tmavá lišta mezi zadními světly. Pohledově je Subaru Outback opravdu velký a terénní kombík.

Ideální pro staromilce

Outback zůstává skvělou volbou pro všechny řidiče, kteří hledají moderní vůz s osvědčenou tradiční ergonomií a praktičností. Může se pochlubit pokročilým infotainmentem s vertikálním 11,6" dotykovým displejem, nechybí ale ani řada fyzických tlačítek. Nabízí spolehlivost a jednoduchost ovládání spolu s moderními technologiemi, které usnadňují každodenní používání vozu. Když se podíváme na ovládání klimatizace, může se na první pohled zdát, že je poněkud složitější. Nicméně po krátké době se uživatelé rychle zorientují a zjistí, že ovládání je ve skutečnosti velmi logické a snadno pochopitelné. Jedním z tradičních prvků, které potěší každého staromilce, jsou


Ergonomie interiéru je dobrá

kulaté analogové budíky umístěné na přístrojovém štítu. Tyto ukazatele poskytují řidiči všechny potřebné informace o stavu vozidla. Na volantu se nacházejí všechna potřebná tlačítka pro ovládání audia, tempomatu a dalších funkcí, jako je například vedení jízdy v pruzích. Samotný zavazadlový prostor nabízí 561 litrů, po sklopení sedadel 1750 litrů, což je opravdu skvělé číslo. Místa je v Subaru opravdu hodně, včetně zadních sedaček, kde si mohou cestující dopřát i výhřev.

Osvědčený, leč žíznivý motor

Standardem pro všechny varianty tohoto modelu je atmosférický 2,5litrový čtyřválec s označením FB25. Motor typu boxer je známý svou nízkou hmotností a kompaktní konstrukcí, což přispívá ke snížení těžiště vozidla a lepší stabilitě při jízdě. Ústrojí dosahuje maximálního výkonu 124 kW (169 k) při 5800 min^{-1} a vrcholný točivý moment je 252 Nm při 3800 min^{-1}. Motor je spojen s bezestupňovou automatickou převodovkou CVT Lineartronic, která představuje moderní řešení pro plynulé a efektivní přenášení výkonu na všechna kola Symmetrical AWD. Akcelerace trvá dlouhých 10,2 s a maximální rychlost je 193 km/h. V městském provozu se spotřeba pohybuje přes 9 l na 100 km, jinak jsem jezdil v průměru kolem 8,5 l. Motor je ale kultivovaný a tichý. Outback ale exceluje, co se komfortu, ovladatelnosti, průjezdnosti terénem a praktičnosti týče. Průjezdnost terénem je jednou z nejvíce ceněných vlastností Outbacku.

Text: Jiří Krupička, foto: autor

TECHNICKÁ DATA

Subaru Outback 2.5i Geyser	
Motor:	B4/zážehový
Zdvihový objem:	2498 cm^3
Max. výkon:	124 kW (169 k)/5800 min^{-1}
Max. točivý moment:	252 Nm/3800 min^{-1}
Maximální rychlost:	193 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	10,2 s
Převodovka:	bezstupňová
Kombinovaná spotřeba:	8–10 l/100 km
Spotřeba v testu:	8,5 l/100 km
Pohotovostní hmotnost:	1739 kg
Objem zavazadlového prostoru:	561/1750 l
Rozměry d × š × v:	4870 × 1875 × 1675 mm
Rozvor:	2745 mm
Cena test. vozu:	1 054 100 Kč bez DPH



Inspirace z výbavy Field se nezapře


Nový Superb se prodává od 776 000 Kč bez DPH


Škodovka pořád zachovala dostatek klasických ovladačů


Obřích 645 l lze rozdělit pomocí praktického síťového programu


Volič převodovky je nově na pravé páčce


Uhlazenější design přinesl i lepší aerodynamiku

DOKONALE OBYČEJNÁ

Nová Škoda Superb bude bezesporu bestsellerem stejně jako tři její předchůdci. Má všechny tradiční benefity, ale nepřináší vlastně nic nového. A to je i není dobře. Vyzkoušeli jsme liftback s benzinovým 1.5 TSI a kombi se slabším, ale asi nejžádanějším 2.0 TDI.

TECHNICKÁ DATA

Škoda Superb 1.5 TSI Laurin & Klement	
Motor:	Ř4/zážehový
Zdvihový objem:	objem: 1498 cm³
Max. výkon:	110 kW (150 k)/ 5000–6000 min⁻¹
Max. točivý moment:	250 Nm/1500–3500 min⁻¹
Maximální rychlost:	225 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	9,2 s
Převodovka:	A7
Kombinovaná spotřeba:	5,2–5,8 l/100 km
Spotřeba v testu:	5,8 l/100 km
Emise CO_2:	118–132 g/km
Pohotovostní hmotnost:	1713 kg
Celková hmotnost:	2100 kg
Objem zavazadlového prostoru:	645/1795 l
Rozměry d × š × v:	4912 × 1849 × 1481 mm
Rozvor:	2841 mm
Základní cena test. vozu:	942 050 Kč bez DPH

Škoda Superb je tu s námi 23 let a za tu dobu se jich na silnicích objevilo 1,6 milionu kusů. S výjimkou první generace se vyráběla ve dvou karosářských verzích jako liftback (dvojka měla speciální zadní víko Twindoor, které Superb měnilo v sedan) a kombi.

Delší, vyšší, ale s menším odporem

Čtvrtá generace Superbu se natáhla do délky, liftback o 43 mm (4912 mm) a kombi o 40 mm (4902 mm), a trochu se i vytáhla, a to o 12 mm (1481 mm), resp. o 5 mm (1482 mm). Naopak obě verze jsou o 15 mm užší, rozvor je stejných 2841 mm.

Třetí Superb se designově nadmíru povedl, takže k žádným dramatickým změnám nedošlo. Mně osobně přijde design čtyřky méně výrazný, hlavně liftback vlastně vypadá jako zvětšená Octavia. Nové tvary jsou ale aerodynamicky čistší a efektivnější, což se odráží na spotřebě. K tomu se ale ještě dostaneme.

Zase víc

Superb s každou generací nabízel více vnitřního prostoru a ani novinka v tomto ohledu nezklamala. Ačkoliv se v některých ohledech trochu „srazil", ve všech objektivně měřených parametrech naopak pár milimetrů přidal. A to jak v prostoru pro posádku, tak i za zadními sedadly. Zavazadlový prostor vždy patřil ke chloubě řady Superb a platí to i nyní. Nový liftback se může pochlubit 645 až 1795 l, což je mezigenerační nárůst o 20 a 130 l. Kombi nyní nabízí 690 a 1920 l po sklopení zadních opěradel, u zákaznicky oblíbenější varianty to znamená navýšení o 30, resp. 85 l.

Prostě v otázce užitné hodnoty jsou jak liftback, tak i kombi ve střední třídě naprosto nedostižné. U kombi nechybí elektrická roletka, oba modely mohou mít skvělý síťový program, který dokáže báječně rozdělit zavazadlový prostor.

Líbí, nelíbí

Mladoboleslavské vozy měly vždy jeden velký benefit – řidič se v nich velmi rychle zabydlel. A to jak po stránce nastavení sedadel a zrcátek, tak

TECHNICKÁ DATA

Škoda Superb Combi 2.0 TDI Laurin & Klement	
Motor:	Ř4/vznětový
Zdvihový objem:	1968 cm³
Max. výkon:	110 kW (150 k)/ 3000–4200 min⁻¹
Max. točivý moment:	360 Nm/1600–2750 min⁻¹
Maximální rychlost:	222 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	9,3 s
Převodovka:	A7
Kombinovaná spotřeba:	4,9–5,4 l/100 km
Spotřeba v testu:	4,8 l/100 km
Emise CO_2:	130–143 g/km
Pohotovostní hmotnost:	1859 kg
Celková hmotnost:	2241 kg
Objem zavazadlového prostoru:	690/1920 l
Rozměry d × š × v:	4902 × 1849 × 1482 mm
Rozvor:	2841 mm
Základní cena test. vozu:	971 100 Kč bez DPH


V nabídce liftbacku i kombi je i pohon 4×4


Superb má největší kufr ve své třídě


Kombi je jen o 33 200 Kč dražší než liftback

i z hlediska ovládání palubních funkcí. To první se nezměnilo a během chvilky si člověk najde optimální pozici za volantem.

Druhá kategorie už si zaslouží trochu více slov. Středobodem interiéru je sice velký, ale do prostoru snad až příliš trčící barevný displej. Škodovku musím pochválit za infotainment, a to po stránce ovládání, logiky, rychlosti, odezvy a snadného přepínání mezi zrcadleným telefonem a palubním menu.

Displej má na první pohled velmi dobré rozlišení, nicméně jakmile se přepnul na obraz parkovacích kamer, nestačil jsem se divit. Zobrazení je velmi nereálné a nepříliš kvalitní z hlediska rozlišení, a to hlavně za šera či tmy. Poprvé jsem si toho všiml u nového Tiguanu. Naopak třeba parkovací asistent vás rychle dostane do sebemenší mezery, kam byste si sami kolikrát ani netroufli.

Simply clever

Nový Superb přišel se dvěma zásadními novinkami z hlediska ovládání. Volič výhradně už automatické převodovky se přestěhoval pod volant ve stylu elektrických modelů. Tím se částečně změnila i logika ovládání třeba stěračů, které jsou nyní na levé páčce ve formě kolébkových přepínačů. Člověk si na to musí chvíli zvykat, hlavně ale musí sundat ruku z volantu. Z druhé novoty jsem měl daleko větší radost: ze Smart dials – trojice otočných multifunkčních ovladačů. Krajní nastavují teplotu klimatizace a po stlačení i vyhřívání a ventilaci sedaček, prostřední pak stiskem aktivuje čtyři další funkce včetně intenzity ventilace či nastavení adaptivního podvozku DCC+ nové generace.


Multifunkční ovladače klimatizace Smart dials


Trumfem řady Superb je prostor na zadních sedadlech

Něco nečekaného

Škodovka spolupracovala s novým dodavatelem a upřímně jsem z chování adaptivních tlumičů nebyl nadšený. V novém Superbu jsem zažil něco, co doposud ne – podvozek prostě na ostrých nerovnostech „drncá“, a to nečekaně výrazně. O něco méně tímto neduhem trpí kombi s naftou, snad že je těžší. Ale po městě to tedy žádná radost není, něco takového u minulého Superbu nebylo. Co naopak zůstalo, je rychlost, jakou se s autem sžijete, a to, jak padne do rukou.

Chvála CO_2

Obvykle nad tlakem na snížení emisí CO_2 žehrám. Nicméně skutečnost, jak úsporné dnes dokážou být spalovací motory v tak velikém autě jako Superb, je prostě úžasná. Liftback poháněl základní benzinový motor 1.5 TSI druhé generace, který si během 1000 kilometrů vystačil s pouhými 5,8 l benzinu na 100 kilometrů. A to hovoříme o motoru, který má nejvyšší výkon 110 kW, tedy 150 k, a spolupracuje výhradně se sedmistupňovou automatickou převodovkou DSG. Například v modelu Scala je samozřejmě o poznání dynamičtější, zde to chvíli vypadá, že motor víc křičí, než něco dělá. Ale Superb rozhodně není žádný šnek. Jenom to zkrátka chvíli trvá, než se rozjede.

No a naftový čtyřválec 2.0 TDI s výkonem 110 kW neboli 150 k už je naprosto rajská hudba. Na rozdíl od stejně výkonného benzinu má výhodu v podobě většího točivého momentu 360 Nm, který příjemně nastupuje už v 1600 otáčkách. A jeho velká výhoda je v o litr nižší spotřebě na dálkových trasách. Skutečně jsme se dostali na 4,8 l. Takže když si k tomu přičtete nádrž na 66 l, jste na nájezdu i 1300 km!

Čekal jsem ještě víc

Každá generace Superbu byla o dost lepší než ta předchozí, ale v případě čtvrté to říct nemohu. Až na chytré řešení ovladačů klimatizace vlastně nepřináší nic zásadně nového. Troufám si tvrdit, že největší konkurent Superbu, který opět opanuje přední pozice prodejů, je ve vlastních řadách, a to nový Kodiaq.

Cenový rozdíl mezi oběma karoseriemi činí přijatelných 33 200 Kč, mezi oběma motory necelých 50 000 Kč (ceny bez DPH).

Text: Michal Štengl, foto: autor



NĚMECKÝ BESTSELLER NAŠEL ROVNOVÁHU

VW Golf po faceliftu přináší dvě zásadní vylepšení. Přepracovaný 12,9palcový infotainment konečně funguje, jak má. A původní tříválec v základu nahradil kultivovanější čtyřválcový motor.

TECHNICKÁ DATA

Volkswagen Golf 1.5 TSI People	
Motor:	Ř4/zážehový, přeplňovaný
Zdvihový objem:	1498 cm³
Max. výkon:	85 kW (115 k)
Max. točivý moment:	200 Nm/1500–3000 min⁻¹
Maximální rychlost:	203 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	9,9 s
Převodovka:	M6
Kombinovaná spotřeba:	5,4 l/100 km
Spotřeba v testu:	6,7 l/100 km
Emise CO_2:	124 g/km
Pohotovostní hmotnost:	1313 kg
Celková hmotnost:	1800 kg
Objem zavazadlového prostoru:	380 l
Rozměry d × š × v:	4286 × 1789 × 1459 mm
Rozvor:	2620 mm
Základní cena test. vozu:	548 667 Kč bez DPH



Multifunkční volant s fyzickými tlačítky

Testoval jsem Golf 1.5 TSI 85 kW (115 k) v akční výbavě People, který představuje zajímavou nabídku pro ty, kdo hledají dobře vybavený kompakt za rozumné peníze. Za cenu 663 900 Kč dostanete kompletní výbavu včetně adaptivního tempomatu, třízónové klimatizace, vyhřívaných sedadel i volantu a digitálního kokpitu. Příjemnou zprávou je, že navzdory velkému zájmu jsou tyto vozy stále dostupné ve skladových zásobách dealerů.

Chytrý společník na palubě

Nový infotainment systém s větším, 12,9palcovým displejem konečně přináší to, co zákazníci dlouho požadovali. Oproti předchozí generaci nabízí výrazně rychlejší odezvu a intuitivnější ovládání. Součástí systému MIB4 je bezdrátové propojení s chytrým telefonem přes Apple CarPlay nebo Android Auto, digitální hlasový asistent a možnost dokoupit si dodatečně navigaci přímo přes vestavěný obchod We Upgrade. Přehledné menu a kvalitní grafika jsou už jen příjemným bonusem. Novinkou je integrace chatbota ChatGPT do hlasového asistenta IDA, který dokáže nejen ovládat funkce vozu, ale také odpovídat na dotazy nebo bavit posádku během dlouhé cesty.



Akční výbava People vychází ze sériové výbavy Life

Kultivovaný, ale umírněný

Modernizovaný Golf dostal jako základní pohonnou jednotku „podladěný" čtyřválec 1.5 TSI s výkonem 85 kW (115 k) a točivým momentem 200 Nm. Motor nahrazuje původní tříválec a přináší výrazně kultivovanější a tišší projev. Systém vypínání válců funguje při ustálené jízdě a nízkém zatížení motoru a přepínání mezi dvou- a čtyřválcovým režimem je téměř nepostřehnutelné. Na dálnici jsem jel většinou rychleji, a i přesto jsem dosáhl příjemné spotřeby 6,7 litru na 100 km. I když je motor velmi kultivovaný, působí oproti předchůdci poněkud línějším dojmem a není tak živý při sešlápnutí plynu. Pro běžné každodenní ježdění však nabízí dostatečnou dynamiku a příkladné odhlučnění.

Univerzál s komfortním základem

V městském provozu Golf People těží z dobře odstupňované šestistupňové manuální převodovky a příjemně lehkého řízení. Podvozek s 17palcovými koly zvládá překonávat městské nerovnosti s důstojností – ani příčné prahy či dlažební kostky posádku zbytečně netrápí. Na okreskách potěší přesné řízení a stabilní jízdní projev, přestože sportovní ambice byste u této verze hledali marně. K lepší ovladatelnosti přispívá systém XDS, který přibrzďuje vnitřní kolo v zatáčce a pomáhá tak vozu lépe zatočit. Spíše než o ostré průjezdy zatáček jde ale o jistotu a předvídatelnost. Na dálnici Golf příjemně překvapí stabilitou i ve vyšších rychlostech. Podvozek je naladěn spíše komfortněji, ale stále si zachovává typickou německou pevnost – nabízí tak velmi dobrý kompromis mezi pohodlím a jistotou v zatáčkách.

Text: Luděk Kortus, foto: Pavel Jindra



Při brzdění se aktivují výrazná LED světla s dynamickými blinkry


I nadále je čtyřkové kabrio čtyřmístné


Plátěná střecha se složí za 18 s


Facelift přinesl nové, agresivnější světlomety

DRUH NA VYMŘENÍ

Nové kabriolety v prodeji už dnes spočítáte na prstech jedné ruky. Jeden z nich, odvozený od BMW řady 4, prošel letos modernizací a my jsme si ho vyzkoušeli uprostřed podzimu. Testovali jsme vrcholné naftové provedení M440d, které na jednu nádrž ujede tisíc kilometrů.

TECHNICKÁ DATA

BMW M440d xDrive Convertible	
Motor:	Ř6/vznětový přeplňovaný
Zdvihový objem:	2993 cm³
Max. výkon:	250 kW (340 k)/4400 min⁻¹
Max. točivý moment:	700 Nm/1750–2250 min⁻¹
Maximální rychlost:	250 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	5,0 s
Převodovka:	bezstupňová
Kombinovaná spotřeba:	6,4–6,9 l/100 km
Spotřeba v testu:	6,2 l/100 km
Emise CO_2:	167–182 g/km
Pohotovostní hmotnost:	1980 kg
Celková hmotnost:	2465 kg
Objem zavazadlového prostoru:	385 l
Rozměry d × š × v:	4770 × 1852 × 1394 mm
Rozvor:	2851 mm
Cena test. vozu:	1 744 793 Kč bez DPH

Zájemci o kabriolety dnes mají výběr hodně omezený. Doby, kdy byly otevřené verze v ceníku i u masových značek, jsou dávno pryč. I ty prémiové tuto karosářskou variantu postupně vypouštějí. Vedle ikonické Mazdy MX-5 už je dnes na trhu vlastně jenom Mercedes-Benz CLE, Lexus LC Convertible a koncern BMW plus Mini.

Nová světla

Modernizované modely řady 4 přicházejí s decentním designovým faceliftem, který zahrnuje novou grafiku předních LED světlometů s potkávacím a dálkovým režimem sjednoceným do jednoho modulu. BMW navíc nabízí volitelná světla s neoslňující matrixovou technologií v dálkovém režimu, založená na technologii Laserlight, poprvé představené na exkluzivním BMW M4 CSL, a disponující jemnou 3D grafikou. Přepracovány byla i koncové svítilny.

Už jenom na dotek

V interiéru inovovaných modelů kupé a kabriolet je představena nejmodernější architektura iDrive, založená na operačním systému 8.5 a zakřiveném displeji, který kombinuje 12,3" digitální přístrojový štít a 14,9" dotykovou obrazovku infotainmentu. Automobilka také vylepšila atmosféru na palubě novým ambientním osvětlením,


Tlustý volant není vhodný pro dámské ruce


Horký vzduch na krku zpříjemní cestování i v chladu

které zdobí i výdechy ventilace a umí vytvářet animace při nasednutí a opuštění vozu nebo při příchozím telefonním hovoru.

Na středovém tunelu sice zůstaly důležité ovladače, kolečko iDrive ale člověk prakticky nepoužívá. Vše ovládá přes dotykovou obrazovku. Skrze ni se bohužel nastavuje i teplota či vyhřívání sedaček. Ty sice perfektně obejmou tělo, na dlouhou cestu ale moc pohodlné nejsou. A v létě jim asi bude chybět ventilace.

Teplo na krku

Stávající kabriolet vyměnil pevnou skládací střechu za plátěnou, která se složí za 18 sekund, a to prý až do rychlosti 50 km/h. Pokaždé mě (ale i okolí) tato úžasná operace fascinovala. Pokud chcete jezdit co nejvíc se staženou střechou, berte s sebou jen jednoho spolujezdce. Vzadu sice jsou dvě plnohodnotná sedadla, nicméně než pasažéra je lepší tam dát větrnou clonu, která báječně zabraňuje víření vzduchu i ve 130 km/h. Díky „větrné šále" neboli horkému vzduchu foukanému z výdechů na opěradle směrem na krk se dá s jezdit se staženou střechou i v chladném počasí. Po nějaké době ale stejně začnete cítit průvan chladného vzduchu, táhnoucího mezi sedadly nepříjemně na pravé, resp. levé rameno spolujezdce. Mimochodem tuto vymoženost jako první v Evropě zavedl Mercedes-Benz u druhé generace roadsteru SLK.

Tisíc kilometrů

Že musí být v kabrioletu pokaždé benzinový motor a nafta je svatokrádež? Tak se v takovém autě svezte. Šestiválec 440d má tolik elánu a síly (340 k a 700 Nm), že na to zapomenete po pár kilometrech, ale ani základní naftový čtyřválec nezklame. A když zjistíte, že i přes tolik síly s ním můžete jezdit se spotřebou kolem šesti litrů, a na jednu nádrž tedy ujet tisíc kilometrů, je vám jedno, co by se mělo, a řeknete si, proč ne.

Text: Michal Štengl, foto: autor

Nápadně nenápadná obyčejnost

Druhá generace kompaktního crossoveru Hyundai Kona přichází opět s výrazným designem, který ale může leckoho odradit. Přitom je to poctivě udělané auto, které splní i rodinné nároky. Jen kombinace 1.0 T-GDI a dvouspojkového automatu postrádá plynulost.



Těch světel je snad až příliš

TECHNICKÁ DATA

Hyundai Kona 1.0 T-GDI Style	
Motor:	Ř3/zážehový přeplňovaný
Zdvihový objem:	998 cm^3
Max. výkon:	74 kW (100 k)/6000 min^{-1}
Max. točivý moment:	200 Nm/2000–3500 min^{-1}
Maximální rychlost:	180 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	11,7 s
Převodovka:	A7
Kombinovaná spotřeba:	5,8–6,5 l/100 km
Spotřeba v testu:	6,4 l/100 km
Emise CO_2:	132–147 g/km
Pohotovostní hmotnost:	1460 kg
Celková hmotnost:	1875 kg
Objem zavazadlového prostoru:	466/1300 l
Rozměry d × š × v:	4385 × 1825 × 1580 mm
Rozvor:	2660 mm
Základ cena test. vozu:	485 467 Kč bez DPH

Hyundai Kona první generace, který se začal prodávat v roce 2018, se ke konci svého života stal velmi oblíbeným vozidlem. Vyráběl se v Koreji a v Nošovicích, kde probíhá i produkce jeho nástupce, představeného v roce 2023.

O dost větší

Úplně nerozumím obsesi korejských inženýrů, co se týká osvětlení, mně osobně se ale tento styl, kdy jsou světlomety doslova rozesety po celé přídi a propojené úzkými LED linkami, zdá nepřehledný a nezamlouvá se mi. Celý design Kony je takový hodně „ulítlý“, až kosmický. Druhá generace Kony patří svou délkou 4385 mm mezi největší vozy v segmentu městských crossoverů. Ve srovnání s předchůdcem narostla o 175 mm a má i rozvor prodloužený o 60 mm na 2660 mm. Navíc je o 25 mm širší (1825 mm) a o 20 mm vyšší (1580 mm).

To je místa!

Nafouknutí karoserie se odrazilo tím nejlepším možným způsobem – vpředu i vzadu je spousta místa i pro čtyřčlennou rodinu, což byla jedna z bolístek předchůdce. Nad předními sedadly je nyní více než 1000 mm místa a zlepšila se také podélná prostornost na zadních sedadlech i šířka interiéru, což přispívá k vyššímu komfortu cestujících. Zavazadlový prostor rovněž nabízí více prostoru, konkrétně 466 litrů (bez rezervy), což opět uspokojí i rodinné potřeby. Část z toho je pod podlážkou.

Povedená kombinace

Přístrojová deska, tvořená dvěma velkými, na sebe navazujícími prohnutými displeji, připomíná model i5 a je pro značku Hyundai charakteristická. Naštěstí zde řidič najde i spoustu fyzických tlačítek pro ovládání základních funkcí, za což je třeba tvůrce nahlas pochválit. Zaujalo mě, pozitivně, čalounění sedadel, které dostanete s paketem Eco. Jak už název napovídá, tvůrci se chovají ekologicky, resp. udržitelně, a na několika místech použili recyklované materiály, například koberec je vyrobený ze 100 % z recyklovaných PET lahví. Hodně příjemný na dotek je „třívrstvý ekosemiš“ na střední části sedadel. Nikdy jsem naopak nebyl fanoušek pro Hyundai tak typických šedých odstínů interiéru, nějak mi připomínají korejské vozy v devadesátkách, kdy se řadu věcí od Evropanů teprve učili.


Chválíme za tlačítka pro nejpoužívanější funkce

Cukatura a napnelismus

Testovaný vůz měl pod kapotou přeplňovaný litrový tříválec spojený se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou a nutno říct, úplně sladěně tahle dvojka nepůsobila, hlavně při rozjezdu či přibrzdění a následném rychlém rozjezdu, třeba na kruháči. Tříválec má totiž poměrně významnou prodlevu a převodovka si někdy neví rady, co pořádně udělat. Jak moc natvrdo má sepnout spojky nebo je nechat proklouznout, takže se nejednou dočkáte i pořádného kopance. Už dlouho jsem s autem tolik necukal, a to i když jsem se snažil pracovat s plynem s velkým citem. Když základní motor, pak s manuálem. Sladění těch dvou zamrzí, protože jinak se Kona chová k řidiči i posádce velmi přátelsky. Ve městě nabízí skvělý komfort pérování, příjemnou dávku obratnosti a dobrý výhled. Trochu otravný je svou horlivostí asistent bdělosti, který s trochou nadsázky nedovolí ani zakoulet očima, když vás jiný řidič před vámi vyvede z míry. A nedej bože, jestli se chcete pořádně rozhlédnout do křižovatky.

Text: Michal Štengl, foto: autor


Delší rozvor přinesl více místa vzadu


Pokud máte rezervu, místo 466 máte jen 407 l



Kona existuje i v čistě elektrické verzi




Střešní okno s elektronicky měnitelnou průhledností nahrazuje klasické rolety


Zadní LED svítilny s 3D efektem „moiré“

TŘÍVÁLCOVÝ LUXUS

Nový Renault Rafale E-Tech 200 dokazuje, že skromný tříválec může pohánět i luxusní SUV-kupé. Vůz nabízí působivý design, špičkové technologie a hybrid pod kapotou. Je to odvážný krok do prémiového segmentu, kde má Renault velké ambice, ale čelí silné konkurenci německých značek.

Pod kapotou Rafale najdeme dvě hybridní motorizace: základní E-Tech 200 s tříválcovým motorem 1.2 TCe a kombinovaným výkonem 200 koní nebo vrcholnou plug-in hybridní verzi E-Tech 4×4 300 s pohonem všech kol a výkonem 300 koní. Verze 300 má stejný základní spalovací motor jako slabší varianta. Rozdíl ve výkonu je dosažen především díky silnějším elektromotorům a větší baterii s kapacitou 22 kWh (oproti 2 kWh u standardní hybridní verze).

Dvě stě koní z tříválce není málo

Když jsem do Renaultu Rafale E-Tech 200 usedl poprvé, byl jsem příjemně překvapen dynamikou, kterou tříválcový hybrid nabízí. Kombinace spalovacího motoru (96 kW, 205 Nm) a elektromotoru (50 kW a 205 Nm + 25 kW startérgenerátor s 50 Nm) poskytuje systémový výkon 147 kW (200 k) a zajímavý kombinovaný točivý moment 205 Nm. Především zátah z nízkých rychlostí a průběžná akcelerace jsou velmi přesvědčivé – zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,9 sekundy působí v reálu subjektivně lepším dojmem.


Ve středové loketní opěrce vzadu jsou ukryté držáky na telefony, tablet a vstupy USB-C

Francouzský temperament má své hranice

Multimódová automatická převodovka se zubovými spojkami, inspirovaná technologií z formule 1, kombinuje dva elektrické a čtyři spalovací převodové stupně, což umožňuje patnáct různých kombinací pohonu pro optimální vyvážení výkonu, spotřeby a emisí. Ve vyšších rychlostech však celé ústrojí odhaluje své limity. Při požadavku na rychlou akceleraci podřazuje o několik stupňů dolů a auto ztrácí plynulost, kterou známe z nižších rychlostí. Svou roli zde hraje i skutečnost, že vysoký točivý moment elektromotorů není ve vyšších rychlostech již plně k dispozici. Je znát, že Rafale bylo primárně vyvinuto pro francouzský trh s rychlostním limitem 130 km/h, nikoliv pro neomezené německé dálnice.

I přes luxusní charakter vozu tedy není maximální rychlost 175 km/h jeho silnou stránkou.

Co ztratilo na výkonu, to dohání komfortem

Co Rafale nedostalo do vínku pod kapotou, to bohatě vynahrazuje kultivovaným projevem a jízdním komfortem. Po městě budíte zaslouženou pozornost, ale především oceníte schopnost podvozku elegantně zvládat nerovnosti. Překvapivě dobře si poradí i s dlažebními kostkami a kolejemi, přičemž do kabiny proniká minimum rušivých elementů. Odhlučnění od okolního provozu, pneumatik i samotného pohonného ústrojí je na vysoké úrovni. Je znát, že při vývoji byl kladen důraz především na komfort posádky.

Technologie budoucnosti již dnes

Rafale nabízí přehledný kokpit s dvojicí displejů openR – 12,3" digitálním přístrojovým štítem a 12" centrální obrazovkou – oba s výbornou čitelností. Sportovní sedačky s integrovaným světelným podpisem a čalouněním kombinujícím recyklovanou textilii s Alcantarou poskytují velmi dobré boční vedení. Zajímavým prvkem je panoramatické střešní okno Solarbay s technologií PDLC, které umožňuje elektronicky měnit průhlednost skla. Výbava Esprit Alpine přidává matrix LED světlomety, 360° kamery a parkovacího asistenta, za příplatek lze získat i 9,3" head-up displej.

Text: Luděk Kortus, foto: autor

TECHNICKÁ DATA

Renault Rafale E-Tech full hybrid 200	
Motor:	Ř3/zážehový + 2 elektromotory
Zdvihový objem:	1199 cm³
Max. výkon:	96 kW (130 k)/4500 min⁻¹
Max. točivý moment:	205 Nm/1750 min⁻¹
Elektromotor:	50 kW (70 k)/205 Nm + 25 kW (34 k)/50 Nm
Maximální rychlost:	175 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	8,9 s
Převodovka:	A4+2
Kombinovaná spotřeba:	4,7 l/100 km
Spotřeba v testu:	5,8 l/100 km
Emise CO_2:	105 g/km
Pohotovostní hmotnost:	1666 kg
Celková hmotnost:	2180 kg
Objem zavazadlového prostoru:	532/1604 l
Rozměry d × š × v:	4710 × 1866 × 1613 mm
Rozvor:	2738 mm
Základní cena test. vozu:	908 264 Kč



TECHNICKÁ DATA

Jeep Avenger e-Torque	Jeep
Motor:	elektrický
Max. výkon:	115 kW (156 k)
Max. točivý moment:	260 Nm
Kapacita baterie:	54 kWh
Typ baterie:	Li-ion
Maximální rychlost:	150 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	9,0 s
Převodovka:	A1
Kombinovaná spotřeba:	15,4 kWh/100 km
Spotřeba v testu:	16,1 kWh/100 km
Dojezd:	400 km (kombinovaný), 550 km (město)
Pohotovostní hmotnost:	1541 kg
Celková hmotnost:	2030 kg
Objem zavazadlového prostoru:	355/1250 l
Rozměry d × š × v:	4084 × 1776 × 1528 mm
Rozvor:	2562 mm
Základní cena:	776 776 Kč bez DPH

SVĚTOVÝ ŠAMPION

Nejmenší model značky Jeep si v roce 2023 odnesl prestižní titul světového auta roku. Podívejme se, co nabízí Avenger e-Torque, první elektrický crossover legendární americké značky.

Jeep Avenger je k dostání ve dvou motorizacích. První je čistě elektrická verze e-Torque s výkonem 115 kW (156 koní) a baterií o kapacitě 54 kWh. Druhou možností je benzinový tříválec 1.2 PureTech o výkonu 74 kW (100 koní), který pochází z koncernu Stellantis. Zatímco elektrická verze je k dispozici výhradně s pohonem předních kol, benzinová varianta může být vybavena i systémem pohonu všech kol.

Proč se stal autem roku 2023?

Podle oficiálního vyjádření poroty World Car of the Year 2023 zaujal Jeep Avenger především svým designem, který vhodně kombinuje tradiční prvky značky Jeep s moderním pojetím, a také svou všestranností. Porota ocenila zejména fakt, že jde o první plně elektrický model značky Jeep pro evropský trh, který dokáže oslovit jak městské uživatele, tak i zájemce o dobrodružnější jízdu. Avenger zvítězil v konkurenci více než 30 nových modelů, kdy v závěrečném kole porazil vozy BMW řady 7 a Hyundai Ioniq 6.

Má smysl

Jeep Avenger nabízí solidní dojezd až 400 km v kombinovaném režimu (ve městě dokonce až 550 km). Jeho elektromotor o výkonu 156 koní (115 kW) zajišťuje svižné zrychlení z 0 na 100 km/h za 9 s. Palubní nabíječka zvládne třífázové AC nabíjení výkonem 11 kW, díky čemuž dobijete baterii z 0 na 100 % za 5,5 hodiny. Na rychlonabíjecí DC stanici pak unese výkon až 100 kW, což umožňuje dobití z 20 na 80 % za pouhých 24 minut.

Kompaktní zvenku, prostorný uvnitř

Ačkoliv Avenger měří na délku pouhých 4,08 m, jeho interiér nabízí relativně velkorysý prostor. Základní objem zavazadlového prostoru 355 l lze sklopením zadních sedadel rozšířit až na 1250 l což předčí řadu vozů z vyšší třídy. Praktičnost podtrhuje variabilní podlaha kufru se dvěma polohami a široký vstupní otvor. Cestující na zadních sedadlech ocení dostatek místa pro kolena i hlavu, přičemž sedadla lze dělit v poměru 60/40. Potěší i množství odkládacích prostor v kabině – celkem 34 l včetně praktické přihrádky ve středové konzole a prostorných kapes ve dveřích. Díky vyšší pozici sedadel je snadné také nastupování i vystupování.

Suverénní v každé situaci

Po týdnu testování musím říct, že mě Avenger mile překvapil. Ve městě je jako doma díky tichému chodu a skvělé ovladatelnosti. Na okresních těží z nízkého těžiště díky baterii v podlaze, takže se v zatáčkách prakticky nenaklání a řízení je příjemně přesné. Na dálnici při 130 km/h drží rozumnou spotřebu, jen aerodynamický hluk je více slyšet. A i když je Avenger „jen" předokolka, zvládne i lehčí terén. Pomáhají mu v tom jízdní režimy Sand, Mud a Snow, vyšší světlá výška 200 mm a slušný nájezdový úhel. Na polní cesty a lehčí šotolinu se rozhodně nemusíte bát vyrazit.

Text: Luděk Kortus, foto: autor



Interiér sází na moderní minimalismus



Vzadu je prostor i pro vysoké cestující



Tradiční design značky Jeep dostal městský šmrnc

JAKO LIMUZÍNA

Volkswagen Multivan T7 ve verzi Long s motorem 2.0 TDI má chování jako běžné osobní auto. Delší zadní převis přináší ve srovnání s krátkou verzí nejen více místa v kufru, ale také plavnější pérování.



Nápis Edition značí paket výbavy


Z místa řidiče je skvěle vidět všemi směry

Volkswagen Multivan T7 jsme v testu měli už několikrát a pokaždé jsme vyzdvihovali, jak velký posun udělal ve srovnání s předchůdcem T6.1. A to hlavně po stránce jízdního komfortu. Ale pojďme popořadě.

20 cm navíc

Zatímco dříve přineslo provedení Long s větší délkou i delší rozvor (a tím i o něco horší manévrovatelnost), u nové generace mají obě provedení rozvor stejných 3124 mm a prodloužená verze má o 200 mm delší zadní převis. O stejnou vzdálenost jsou delší i kolejnice, v nichž se pohybují samostatná sedadla ve druhé a třetí řadě. To zajišťuje ve srovnání s předchůdcem mnohem lepší variabilitu, ale hlavně daleko snazší manipulaci se sedadly včetně jejich vyjmutí. Pokud tak učiníte, získáte obří zavazadlový prostor a až 2,6 metru ložné délky. Když na to přijde, naložíte dovnitř napříč tři europalety.

Je ale třeba přiznat, že interiér je ve srovnání s předchůdcem subjektivně o něco menší, hlavně nad hlavou (karoserie je nižší), a to i přes nižší ukotvení sedadel. Ale nebojte se, nedostatkem uvnitř nikdo trpět nebude.

Jediné TDI

Nový Multivan se v současnosti nabízí pouze se dvěma motory – benzinovým 2.0 TSI 150 kW a námi testovaným 2.0 TDI 110 kW. Nyní se do prodeje dostává zcela nový plug-in hybrid s motorem 1.5 TSI a pohonem všech kol zajišťovaným elektromotorem. K dieselu čtyřkolka kvůli emisím nebude, stejně jako nebude ani oblíbené naftové bi-turbo se 150 kW. Ale o dynamiku se až tak bát nemusíte. Dvoulitrový diesel poskytuje 360 Nm a poměrně plochou momentovou charakteristiku, které nenutí standardní sedmistupňový automat DSG podřazovat, kdykoliv se jen trochu dotknete plynu. I díky skvělé aerodynamice, jež umožňuje častou aktivaci režimu plachtění, motor vyniká příznivou spotřebou, pohybující se kolem 6,5 l/100 km. Na okreskách jsme ji dokázali stačit i pod šestilitrovou hodnotu. Ale ani jízda dálničním tempem neznamená na rozdíl od T6.1, která měla větší hmotnost i daleko větší čelní plochu, vír v nádrží. Dá se jezdit se spotřebou těsně nad sedm litrů.

Komfort na úrovni

Multivan T7 je postavený na osobní platformě MGB a nejvíc se to projevilo na komfortu pérování. Na rozdíl od T6.1, která vycházela z užitkového vozu, funguje podvozek skutečně jako v běžném osobáku. Díky delšímu zadnímu převisu se Multivan plavně pohupuje, a to hlavně na dálnici. Suverenitu ale neztrácí ani na horších okreskách. Doporučit se dá i adaptivní pérování, které měl testovaný vůz. Z předchozích testů víme, že pohodlí poskytuje i pérování klasické.

TECHNICKÁ DATA

Volkswagen Multivan 2.0 TDI Long Life	
Motor:	Ř4/vznětový přeplňovaný
Zdvihový objem:	1968 cm^3
Max. výkon:	110 kW (150 k)/3000 min^{-1}
Max. točivý moment:	360 Nm/1600–2750 min^{-1}
Maximální rychlost:	190 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	11,6 s
Převodovka:	A7
Kombinovaná spotřeba:	6,3–7,1 l/100 km
Spotřeba v testu:	6,5 l/100 km
Emise CO_2:	166–187 g/km
Pohotovostní hmotnost:	2065 kg
Celková hmotnost:	2850 kg
Objem zavazadlového prostoru:	1900/3500 l
Rozměry d × š × v:	5173 × 1941 × 1907 mm
Rozvor:	3124 mm
Základní cena test. vozu:	1 073 067 Kč bez DPH

Překvapivá cena

Provedení Long znamená příplatek 64 000 Kč bez daně, základní cena startuje na 947 950 Kč bez daně. Doporučujeme ale pořídit si provedení Life za 1 073 067 Kč s cenově významně zvýhodněnou výbavou.

Text: Michal Štengl, foto: autor




Silnou stránkou Multivanu je prostorný a variabilní interiér


Plato v kufru je pevné a má vysokou nosnost


Centrála i výroba se nachází v Drahotuších nedaleko Hranic na Moravě



PARAGAN TRUCKS EUROBOX: KLIDNĚ IHNED

Stěžejním modelem tradičního českého výrobce nástaveb je skříň Eurobox. Vedle nesporných užitných hodnot je její velkou předností i v současnosti až bleskové dodání. Jak je to v dnešní době neúměrně dlouhých čekacích lhůt vůbec možné?


Iveco je jedna ze tří značek s globální homologací na skříň Eurobox

Společnost Paragan Trucks s.r.o. je předním výrobcem nástaveb na užitkové vozy, který se může pochlubit více než třicetiletou tradicí. Díky svému strategickému přístupu a prozíravosti dokáže svůj stěžejní model Eurobox, který tvoří zhruba polovinu veškerých instalovaných nástaveb, nabídnout zákazníkům velmi rychle. ***„Když si zákazník vzpomene, že potřebuje rychle auto s Euroboxem, a nebude mít nějaké zvláštní požadavky na extra vybavení, může s ním odjet během dne. Vždy máme nějaké vyrobené a připravené,“*** říká Jiří Pala, majitel firmy Paragan Trucks. Snaží se mít totiž vždy alespoň jedno auto postavené, a to minimálně na nejžádanějších podvozcích, kterými jsou MAN TGE a Renault Master.

Auta připravená na nástavbu

Jiří Pala tak jen reaguje na současný trh, kde je největším problémem dlouhé čekání na dostupnost vozidel a nejistota ohledně jejich dodání. Paragan Trucks se chtěl vyhnout situacím, kdy není schopný zákazníkovi jasně říct, kdy vozidlo bude. ***„V průměru máme během roku na dvoře asi 50 nejžádanějších podvozků,“*** odpovídá Jiří Pala na dotaz, proč jim jich stojí v areálu tolik. Na skladě má také stále materiál na několik skříní mimo plánovanou výrobu. ***„A pokud chce zákazník auto z výroby, za měsíc jsem schopni mu ho předat. Tedy pokud nechce do vozu nainstalovat chladírenskou jednotku nebo hydraulické zadní čelo. To pak znamená asi měsíc navíc. A to opět jenom kvůli tomu, že na něj čekáme od dodavatele,“*** vysvětluje Jiří Pala.


Paragan Trucks má vždy nějaké vozy s nástavbou pro okamžitý odběr

Nejčastěji Renault a MAN

Když jsme společně procházeli areál firmy Paragan Trucks v obci Drahotuše kousek od Hranic na Moravě, na dvoře stálo nejvíc podvozků Renault Master a MAN TGE, mezi nimi jsem sem tam zahlédl Iveco Daily a občas i Peugeot Boxer. ***„Je to dáno i tím, že právě na tři prvně jmenované podvozky, resp. správně platformy, máme pro Eurobox globální homologaci, výrazně usnadňující přihlášení vozidla,“*** vysvětluje Jiří Pala. Jasnou jedničkou je ale Renault Master minulé generace, který u zákazníků boduje především skvělým poměrem ceny a užitné hodnoty, vyhýbají se mu také zásadnější problémy s elektronikou a digitálními systémy. V současnosti už netrpělivě vyhlížejí nový Master, jenže výroba platformy, na niž skříň Eurobox v drtivé většině montují (jde to i na klasický podvozek, ale zákazník přijde o vnitřní výšku, a tudíž i o nemalé množství litrů), se stále ještě nerozjela a její zahájení se stále oddaluje.


Nejoblíbenější model pro Eurobox je Renault Master a MAN TGE

Přehledný konfigurátor

Už více než osm let Paragan Trucks provozuje na svých webových stránkách přehledný konfigurátor, kde si po registraci velmi snadno sestavíte svůj Eurobox podle vlastních představ. Položek zde není mnoho, mají své fotografie a samozřejmě i cenu. Je zde i cena samotného podvozku. Na konci uvidíte konečnou částku a můžete si vyexportovat PDF soubor včetně technických parametrů. ***„V nejbližší době plánujeme na našich stránkách volně zpřístupnit konfigurátor pro nejprodávanější model Renault Master,“*** říká Jiří Pala.

Paragan i na Slovensku

Ročně Paragan Trucks vyrobí mezi 100 a 150 kusy skříní Eurobox, a to ve dvou velikostech XL a XXL. Velká část výroby směřuje na export, velmi úspěšná je například ve Švédsku. Firma má ale obchodní partnery po celé Evropě, včetně Slovenska, kde ji zastupuje firma Paragan SK.

Návrat k přívěsům

Vedle skříně Eurobox, určené výhradně pro LUV do 3,5 t, Paragan Trucks vyrábí ještě hliníkovou skříňovou nástavbu (od 3,5 do 28 tun), skříňovou nástavbu typu plywood z celoplošných překližkových panelů s oboustrannou laminací (od 5 do 28 t) a valníkové nástavby (od 3,5 do 26 t).

Na příští rok se ale vrací i výroba přívěsů, která byla ukončena v roce 2016. Konkrétně to bude průjezdový skříňový dvouosý přívěs určený pro nástavbu Eurobox XL (něco ve stylu tandemové soupravy).

Text: Michal Štengl, foto: autor



Mercedes-Benz Vans má širokou nabídku elektrických vozidel

B2B Charging Infrastructure:

Mercedes-Benz Vans CEE uzavřel partnerství s E.ON

Importér užitkových vozidel pro střední a východní Evropu vsadí při rozvoji dobíjecí infrastruktury a komplexních služeb pro firemní zákazníky v Česku, na Slovensku a v Rumunsku na spolupráci s přední energetickou společností v Evropě.

Obě společnosti oznámily uzavření strategického partnerství zaměřeného na rozvoj nabíjecí infrastruktury pro firemní elektromobily s cílem poskytnout komplexní a dostupné nabíjecí řešení šité na míru firemním vozovým parkům. ***„Jsme rádi, že můžeme zahájit tuto inovativní spolupráci se společností E.ON. Vzhledem k tomu, že jsme svědky vývoje automobilového průmyslu směrem k udržitelným řešením, je cílem našeho partnerství usnadnit hladký přechod podnikům ve střední a východní Evropě. Tento projekt podtrhuje naše odhodlání prosazovat udržitelnou mobilitu a podporovat proces elektrifikace,“*** řekl Stephan Kunze, vedoucí prodeje a marketingu dodávek pro východní/střední Evropu.

Jeho slova doplnil Davide Villa, generální ředitel společnosti E.ON Drive: ***„Rozvoj logistiky na poslední míli je nevyhnutelný a naším cílem je umožnit dekarbonizaci tohoto rostoucího odvětví. V Mercedes-Benz Vans CEE jsme našli toho správného partnera, díky němuž bude podnikání v tomto odvětví ekologické a udržitelné. Plně podporujeme toto jedinečné partnerství, protože je zárukou inovací a rozvíjí udržitelnou mobilitu.“***

Víc než jen nabíječky

Partnerství jde nad rámec běžných nabíjecích stanic, protože nabízí kompletní řešení šité na míru potřebám firemních zákazníků. E.ON zajišťuje odborné poradenství, instalaci a údržbu nabíjecí infrastruktury, čímž poskytuje 360° řešení pro snadný přechod na elektromobilitu.



Společnost E.ON patří k silným hráčům na poli dobíjecí struktury

V budoucnu bude partnerství zákazníkům nabízet také chlazení a další integrovaná řešení související s energií (inteligentní nabíjení, PPA), s elektřinou/zelenými tarify, tepelnými čerpadly (B2C a B2B) či kogeneračními jednotkami (B2B). Prostřednictvím partnerství bude mít Mercedes-Benz Vans možnost využívat nová energetická integrovaná řešení v závislosti na vyspělosti trhu a také speciální tarify za elektřinu pro zákazníky zapojené do programu.

„Ve společnosti E.ON jsme nadšeni, že v rámci tohoto partnerství můžeme nabídnout náš komplexní ekosystém e-mobility, který zahrnuje dynamické řízení zátěže, fotovoltaické systémy, bateriová úložiště a nabíjecí AC–DC infrastrukturu, spolu se všemi souvisejícími službami pro skutečně udržitelná komplexní řešení. Tato spolupráce spojuje plnou sílu dvou silných hráčů ve svých oborech, aby společně dekarbonizovali sektor logistiky na poslední míli,“ uvedla Andrea Krämerová, vedoucí globálního prodeje společnosti E.ON Drive.



Spolupráce zahrnuje komplexní služby týkající se elektromobility

Podpora finanční flexibility a efektivity

Aby společnost E.ON dále posílila postavení podniků při přechodu na elektromobilitu, nabízí jim prostřednictvím svého inovativního zázemí a podpory výhodné cenové struktury a předání finanční kontroly do rukou správců vozového parku. Portál vozového parku slouží podnikům jako klíčový nástroj pro správu a optimalizaci výdajů na účtování a podporuje finanční flexibilitu.

Široká nabídka vozidel

Mercedes-Benz Vans má jednu z nejširších nabídek elektrických modelů, zahrnující jak čistě užitkové modely eCitan, eVito a eSprinter, tak i vozidla určená pro přepravu osob EQV a EQT.

-MS-, foto: MBV a E.ON





Master ve verzi Van je zatím k dispozici ve dvou délkách a jedné výšce


Zákazník má na výběr několik verzí ochrany nákladového prostoru


Palubní deska má výhradně analogové přístroje


Boční dveře mají šířku 1312 mm, o 42 mm víc než dřív

TO SE POVEDLO

Renault Master je už nějakou dobu nejprodávanější dodávka v kategorii do 3,5 tuny u nás. A nástupce, který se oprávněně pyšní titulem Van of the Year 2025, má rozhodně všechny předpoklady na tom nic neměnit. Byť se zatím prodává v omezeném počtu variant. Vyzkoušeli jsme klasický Van L2H2 s nejsilnějším motorem o výkonu 170 koní a s manuálem.

Renault v tiskové zprávě k novému modelu neustále zdůrazňuje, že velkou prioritou při vývoji byla aerodynamika. Při pohledu na dominantní příď nového Masteru je třeba uznat, že se tvůrci docela vyřádili. Ačkoliv buldočí maska Masteru budí dojem skoro až amerického auta, právě mohutná hranatá příď se největší měrou podílí na skutečnosti, že má o 20 % lepší koeficient aerodynamického odporu. Za jízdy to člověk vnímá tak, že je v autě opravdu ticho, což může být způsobeno i kvalitním utěsněním. Hlavně ale cítíte, jak snadno a lehce jede kupředu s minimálním odporem vzduchu.

Skvělé místo k životu

Obrovskou proměnu má za sebou interiér Masteru. Na první dojem mi svým ostrým stylem i celkovou architekturou tak trochu připomíná Volkswagen Crafter. Pro někoho může být překvapením, že má klasické analogové přístroje, a ani pohled do ceníku neodhalil možnost objednat si digitální variantu. A víte, že mi to vůbec nevadilo? Protože analogové přístroje jsou skvěle čitelné a k zobrazení dalších informací slouží velký dotykový displej, natočený směrem k řidiči. Pod ním jsou klasické kruhové ovladače klimatizace a odkládací plocha na mobil s indukčním nabíjením. Ta je zkosená, a ačkoliv jsem se obával, že z ní může mobil za jízdy vypadnout, jedinkrát se tak nestalo. Chválím i rychlost a kvalitu bezdrátového spojení Android Auto i Apple CarPlay. Všude je dost malých i velkých, otevřených i zavřených přihrádek. Opěradlo prostředního sedadla lze sklopit a proměnit v kancelářský stolek. Z obou konců palubní desky do interiéru vyčnívají držáky nápojů. Bál jsem se, že budou překážet při nastupování, ale není tomu tak. Pravý ale trochu zakrývá spodní sférické zrcátko. Trochu také zarazí obyčejný sklopný klíček zapalování a absence bezklíčového odemykání, které je hlavně pro kurýry obrovský pomocník.



Zkrácení rozvoru u všech verzí zlepšilo manévrovatelnost

TECHNICKÁ DATA

Renault Master L2H2P3 2.0 Blue dCi 170 Extra	
Motor:	Ř4/vznětový, přeplňovaný
Zdvihový objem:	1998 cm^3
Max. výkon:	125 kW (170 k)/3500 min^{-1}
Max. točivý moment:	380 Nm/1500 min^{-1}
Maximální rychlost:	177 km/h
Zrychlení 0–100 km/h:	12,9 s
Převodovka:	M6
Kombinovaná spotřeba:	7,6–7,8 l/100 km
Spotřeba v testu:	7,8 l/100 km
Emise CO_2:	198–204 g/km
Pohotovostní hmotnost:	2243 kg
Celková hmotnost:	3500 kg
Objem nákladového prostoru:	10,8 m^3
Rozměry d × š × v:	5681 × 2080 × 2500 mm
Rozvor:	3585 mm
Základní cena test. vozu:	724 590 Kč bez DPH

Praktik

Ze dvou zatím nabízených délek Masteru jsme měli tu kratší s délkou 5,7 m a výškou 2,5 m, která přináší objem nákladového prostoru 10,8 m^3 (ta delší má 13 m^3). Master se chlubí nejširšími bočními dveřmi v segmentu (1312 mm), umožňujícími naložení europalety z boku. Ty se do Masteru L2H2 vejdou čtyři, náklad na nich může v našem případě (verze P3) vážit 1332 kg. Nákladový prostor vyniká nízkou ložnou výškou 522 mm, přesto doporučujeme pořídit za 800 Kč i madlo. Master také nabízí široké možnosti ochrany podlahy a boků (pakety Cargo 1 až 4).

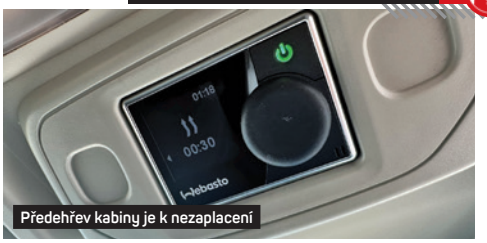
Silný, úsporný a obratný

Pohon konvenční verze má na starosti naftový čtyřválec 2.0 Blue dCi ve třech výkonových variantách 105, 130 a námi testované 170 k. A jím obstarávaná dynamika je prostě parádní. Motor má měkký záběr, jde krásně odspodu a ani se zatížením či na dálnici nejde spotřeba přes devět litrů. Průměr se zastavil na 7,8 l/100 km. Opravdu nadšený jsem byl z komfortního pérování i nenaloženého auta, které nemělo daleko k autu osobnímu.

Nový Master má také kratší rozvor než předchůdce, čímž odstranil jeho největší bolest – omezený rejd. Testovaná verze L2H2 s rozvorem 3585 mm má průměr otáčení 12,8 m, předchůdce s rozvorem 3682 mm měl 14,1 m. A rozdíl v manévrovatelnosti je patrný od prvního vyjetí.

Text: Michal Štengl, foto: autor





Předehřev kabiny je k nezaplacení


Nákladový prostor má rovnou podlahu a praktické kotevní body

KDYŽ DODÁVKA POŘÁDNĚ JEDE

Peugeot Boxer, který dorazil na český trh na jaře letošního roku, prošel významnou modernizací. Prověřil jsem nejsilnější dieselovou verzi 2.2 HDi o výkonu 180 koní spojenou s manuální převodovkou.

Peugeot nabízí Boxer se třemi variantami dieselového motoru 2.2 BlueHDi (120, 140 a 180 koní), přičemž silnější verze lze kombinovat s novou osmistupňovou automatickou převodovkou EAT8. Silnější motory excelují při plném zatížení a na dálnici, nabízejí dostatek výkonu od nízkých otáček, klidnější chod a pohodlné předjíždění. Slabší verze (120 koní) je naopak ideální pro město a lehčí náklady, typicky pro kurýry, řemeslníky či rozvoz potravin. Má nižší pořizovací cenu i spotřebu, aniž by v těchto podmínkách výkonově limitovala.

Tichá síla

Nejvýkonnější dieselová verze Boxeru v kombinaci s manuální šestistupňovou převodovkou disponuje výkonem 130 kW (180 k) a točivým momentem 370 Nm. Motor prošel modernizací pro splnění emisní normy Euro 6e/VIe. Maximální rychlost vozu činí 160 km/h, přičemž kombinovaná spotřeba se pohybuje mezi 7,8 a 8,2 l/100 km. Součástí výbavy je systém Start & Stop, vylepšené vstřikování paliva nebo automatické klapky v masce pro optimalizaci aerodynamiky. Servisní interval je stanoven na 40 000 km nebo dva roky, podle toho, co nastane dříve.

Pohodová jízda s manuálem

Na převodovce oceňuji především přesné řazení a dobře odstupňované převody. Na dálnici ve 130 km/h motor točí příjemných 2400 otáček, což přispívá k nízké spotřebě a tichému chodu. Spojka je příjemně lehká a tím usnadňuje manévrování ve městě. Převodovka dobře spolupracuje s motorem a umožňuje plně využít jeho točivý moment už od nízkých otáček.

Konečně vím, kam s telefonem

Odložit si bezpečně telefon v předchozích modelech znamenalo zavřít ho pod víko i s kabelem a používat handsfree. Jenže kurýři s telefonem vystupují a nastupují v každé zastávce. Tady to konečně řeší bezdrátová nabíječka telefonu umístěná uprostřed palubní desky, která je snadno dostupná jak pro řidiče, tak pro spolujezdce. Přibyly také konektory USB-A a USB-C. Kabina získala nový volant, přepracovanou palubní desku a kvalitnější látkové čalounění sedadel i výplní dveří.

Prostor pro každý náklad

Testovaná verze Peugeot Boxer L3H2 s rozvorem 404 cm nabízí nákladový prostor o objemu 13 m³. Pro zákazníky preferující menší varianty jsou k dispozici verze s kratším rozvorem 345 cm – konkrétně L2H1 s objemem 10 m³ a L2H2 s 11,5 m³. Kdo potřebuje ještě více místa, může sáhnout po větších verzích s rozvorem 404 cm – L3H3 a L4H2 s objemem 15 m³, případně po největší variantě L4H3, nabízející až 17 m³ nákladového prostoru.

Neřešte značku, důležitější je servis a dostupnost

Z vlastní zkušenosti vím, že při výběru dodávky ze skupiny Stellantis (ale i dalších skupin) by se zákazníci neměli upínat jen na značku – všechny čtyři modely (Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Fiat Ducato a Opel Movano) jsou totiž technicky prakticky totožné. Mnohem důležitější je zaměřit se na tři klíčové faktory: servisní zázemí (vzdálenost a kvalita nejbližšího servisu dané značky), cenovou nabídku (často se mezi značkami liší akční slevy a financování) a úroveň komunikace s konkrétním prodejcem. Také bych doporučil věnovat pozornost délce záruky a servisním balíčkům, které se u jednotlivých značek mohou lišit. V neposlední řadě může hrát roli i dostupnost konkrétní konfigurace – když například Peugeot nebude mít skladem vámi požadovanou verzi, ale Fiat ano, nemá smysl čekat jen kvůli logu na kapotě.

Text: Luděk Kortus, foto: autor

TECHNICKÁ DATA

Peugeot Boxer 2.2 BlueHDi	
Motor:	Ř4/vznětový, přeplňovaný
Zdvihový objem:	2179 cm³
Max. výkon:	130 kW (180 k)/3500 min⁻¹
Max. točivý moment:	370 Nm/2000 min⁻¹
Maximální rychlost:	160 km/h
Převodovka:	M6
Kombinovaná spotřeba:	7,8–8,2 l/100 km
Spotřeba v testu:	9,7 l/100 km
Emise CO_2:	205–215 g/km
Pohotovostní hmotnost:	2050 kg
Celková hmotnost:	3500 kg
Objem nákladového prostoru:	13 m³ (verze L3H2)
Rozměry d × š × v:	5998 × 2050 × 2760 mm
Rozvor:	4040 mm
Základní cena test. vozu:	899 000 Kč bez DPH


Za multifunkčním volantem se budete cítit jako v osobáku


Kamera zajišťuje perfektní přehled o situaci za vozem



Servisní balíčky jsou součástí nabídky

Digitalizace a flexibilita: nové trendy v poprodejních službách

Michal Klíma, vedoucí manažer poprodejních služeb ve společnosti Kögel Trailer GmbH pro Českou republiku, nám poskytl pohled do zákulisí servisních služeb a poprodejní podpory jednoho z předních evropských výrobců návěsů.

• Jaké jsou hlavní výzvy v oblasti poprodejních služeb?
Jednou z hlavních výzev je především udržet krok s rychle se měnícími technologiemi a potřebami našich zákazníků. Pro nás je klíčová rychlá dostupnost náhradních dílů. Máme centrální sklad v německém Ulmu, který je strategicky umístěn blízko České republiky. To umožňuje našim lokálním partnerům obchodujícím s náhradními díly – kterých je v ČR šest až sedm – pravidelně a efektivně vyzvedávat potřebné díly.

• Jak vypadá servisní síť Kögel v ČR?
Máme přibližně 60 servisních partnerů po celé České republice. Nejde o klasické tovární servisy, jako mají například výrobci nákladních vozidel. Návěsová technika není tak složitá, proto je výhodné spolupracovat se smluvními partnery, kteří zajišťují potřebné služby a hustotu servisní sítě, aby měly návěsy minimální prostoje.

• Jakou roli ve vašich službách hrají digitální technologie?
Moderní technologie jsou nedílnou součástí našich služeb. Významnou roli hraje telematika – řídicí jednotky se SIM kartami, které umožňují vzdálenou komunikaci s přípojným vozidlem. Zákazník tak může sledovat servisní intervaly, nastavovat geofencing nebo monitorovat trasy a další věci, je toho opravdu hodně. To výrazně pomáhá při správě vozového parku a optimalizaci nákladů na údržbu.


Michal Klíma

• Co přináší digitalizace do oblasti skladového hospodářství?
Všechny náhradní díly jsou opatřeny QR kódy, což výrazně zjednodušuje a zpřesňuje jejich evidenci. Skladníci mohou jednoduše naskenovat kód a ověřit, o jaký díl se jedná. Systém také automaticky hlídá minimální skladové zásoby a generuje objednávky. To významně zefektivnilo celý proces správy náhradních dílů.

• Jaké služby nabízíte v oblasti servisu?
Nabízíme různé varianty servisních balíčků vždy včetně bezplatné výměny běžně opotřebitelných dílů, kde si zákazník zvolí roční kilometrový nájezd a délku smlouvy v měsících (12, 24, 36, ...). Dále lze volitelně zahrnout servis pneumatik nebo u mrazírenských návěsů údržbu chladicích jednotek. Běžné opravy jako výměnu plachty zvládnou naše servisy do hodiny, výměnu zadních vrat dokonce do 10 minut. Na našich webových stránkách průběžně aktualizujeme informace o otevírací době všech našich servisních partnerů, aby zákazníci měli vždy aktuální přehled.

• Poskytujete asistenční služby?
Ano, asistenční služby jsou důležitou součástí našeho servisu pro zákazníky. Poskytujeme je zdarma ke každému vozidlu v rámci asistenčního balíčku, který je nabízen celoevropskou společností, kam všechny návěsy registrujeme. V případě poruchy nebo nehody zajišťuje naše asistenční služba výjezdní vozidlo a kompletní podporu na cestách. Komunikace vždy probíhá v českém jazyce. Součástí tohoto balíčku je i zajištění oprav přes třetí strany, pokud se porucha stane daleko od našich servisních partnerů. To dává našim zákazníkům jistotu, že ať už se ocitnou kdekoliv v Evropě, vždy jim dokážeme pomoct.

• Jak vnímáte současnou situaci na českém trhu? Co vás nejvíce trápí?
Od roku 2017 pozorujeme mírný, ale zato každoroční pokles registrací přípojných vozidel všech značek, což s určitým zpožděním ovlivňuje i obrat náhradních dílů. Tento trend není specifický jen pro Českou republiku, ale kopíruje celoevropskou situaci. Očekáváme, že rok 2024 ještě nebude ideální, ale rok 2025 by měl přinést zlepšení.

Kromě toho řešíme několik provozních výzev. V našem centrálním skladu v Německu, který má plochu 10 000 m^2, se občas potýkáme s lidským faktorem jako všichni. Nikdo není dokonalý, a pokud se díl vloží do krabice B namísto A, tak máme problém. Nicméně, jak jsem uvedl výše, díky digitalizaci to dokážeme zpětně vystopovat a napravit. Jen to stojí peníze a čas, a to jsou nejcennější komodity v našem odvětví.

Průběžně také optimalizujeme naši servisní síť. Vyhledáváme servisní partnery v místech, kudy vedou dopravní tepny kamionové dopravy nebo kam až jsou majitelé ochotní svá auta poslat. Pracujeme také na systémovém řešení dostupnosti náhradních vozidel. Zatím to řešíme individuálně s jednotlivými servisními partnery, především v oblasti plachtových návěsů, které jsou nejvíce žádané.

Ptal se: Luděk Kortus, foto: Kögel



Špičková technika pro čištění kanalizací k pronájmu

Společnost TIP Trailer Services, která je významným hráčem na trhu pronájmu návěsů a tahačů, má ve svém portfoliu také specializovanou komunální techniku.




Martin Lang

Její nabídka zahrnuje moderní vozy na čistění kanalizací od německého výrobce KROLL, které patří k technologické špičce v oboru údržby kanalizací. O této zajímavé části jejího portfolia jsme hovořili s Martinem Langem, manažerem společnosti TIP Trailer Services.

• Proč jste se rozhodli zařadit do portfolia právě čisticí vozy KROLL?
Mnoho firem potřebuje profesionální řešení, ale nákup specializovaných vozidel představuje značnou investici. Proto nabízíme špičková vozidla KROLL, která si u nás mohou zákazníci pronajmout.


Intuitivní dotykové ovládání s přehledným zobrazením všech funkcí

• Jakou konkrétní techniku nabízíte?
V nabídce máme dva hlavní typy vozidel. Prvním je recyklační čisticí vůz, který představuje technologickou špičku v oboru. Jeho unikátní vlastností je schopnost filtrovat a znovu používat vodu při čištění. Druhým typem je kombinované čisticí vozidlo s teleskopickým ramenem, které nabízí větší univerzálnost použití. Základem pro oba vozy je MAN TGS 28.470 6×2-4 BL.

• Můžete nám blíže vysvětlit výhody recyklačního vozu?
Představte si, že čistíte dlouhý úsek kanalizace. Běžné vozy musí pravidelně přejíždět k hydrantům pro doplnění vody. Náš recyklační vůz ale dokáže vodu z kanalizace vyčistit a znovu použít. To znamená, že může pracovat několik hodin na jednom místě bez přerušení. Pro firmy to znamená významnou úsporu času i nákladů.

• A co druhý typ vozidla?
Kombinované čisticí vozidlo s teleskopickým ramenem je všestrannější řešení. Jeho předností je především snadná manipulace díky speciálnímu ramenu, které usnadňuje práci v těžko přístupných místech. Je ideální pro firmy, které potřebují flexibilní řešení pro různé typy zakázek s menší spotřebou vody bez nutnosti recyklace.

• Zmínil jste možnost konfigurace na míru. Co si pod tím představit?
Každý zákazník má specifické požadavky, proto nabízíme možnost přizpůsobit vozidla konkrétním potřebám. Můžeme upravit velikost nádrží, výkon čerpadel nebo přidat speciální vybavení. Jde nám o to, aby zákazník dostal přesně to, co potřebuje.

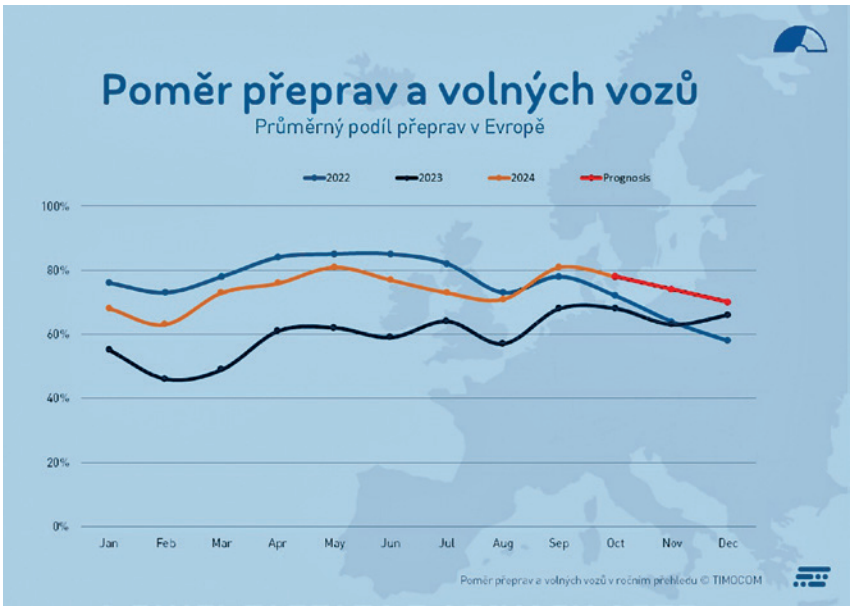
• Jaké jsou hlavní výhody pronájmu oproti nákupu?
Pronájem přináší hned několik zásadních výhod. Zákazníci nemusí investovat vysoké částky do nákupu, nestarají se o údržbu a servis, který zajišťujeme my. Je to flexibilní řešení, které se může přizpůsobit měnícím se potřebám firmy.

TIP

Jako poskytovatel skutečného full servisu nabízí TIP Group zákazníkům v České republice jedno kontaktní místo pro všechny služby týkající se vozového parku:
TIP Trailer Services Czech Republic s.r.o., Zdibsko 495, 250 67 Klecany
martin.lang@tip-group.com, tel.: +420 727 899 789

www.tip-group.com

TRH PODLE DOPRAVNÍHO BAROMETRU TIMOCOM



Barometr přepravy je nástroj, který analyzuje a předpovídá vývoj na evropském dopravním trhu. Jaký byl letošní rok v Evropě? A jak si vede český a slovenský trh?

Tento ukazatel přináší cenné informace o poměru nabídky a poptávky po přepravních kapacitách, čímž pomáhá dopravním společnostem a odesílatelům lépe se orientovat v dynamickém logistickém prostředí.

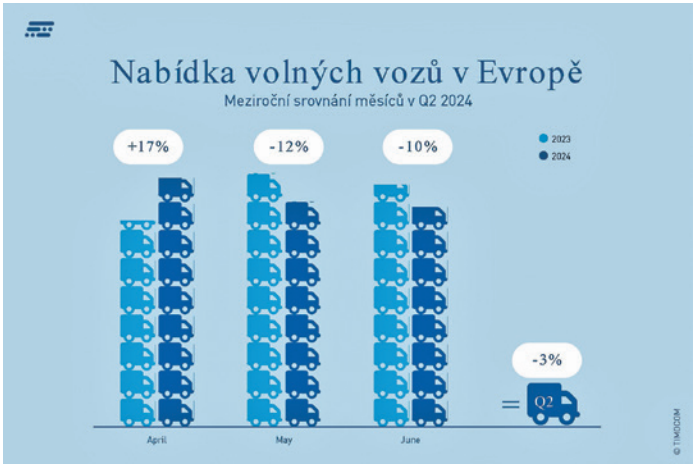
1. čtvrtletí: pozitivní vývoj

Na začátku roku zažil evropský dopravní trh překvapivě pozitivní růst. Na TIMOCOM Marketplace vzrostl objem přeprav o 30 % oproti předchozímu čtvrtletí a dosáhl úrovně roku 2022. Počet nabídek se oproti stejnému období roku 2023 více než zdvojnásobil, což znamená nárůst o 106 %. Zejména před Velikonocemi nabídek i cen výrazně přibylo.

Poptávka po přepravní kapacitě zůstala vysoká, i přes pokles počtu dostupných nákladních vozidel o 28 % oproti prvnímu čtvrtletí 2023. ***„Pozitivní trend ve výměně zboží v rámci Evropy se odráží v údajích o počtech nabídek přepravy a bude přetrvávat až do léta,“*** glosoval to Gunnar Gburek, head of business affairs společnosti TIMOCOM.

Ceny přeprav vzrostly průměrně o 6,2 %. ***„Vzhledem ke zvýšeným nákladům na mýtné, personál a energie se jedná o mírné zvýšení,“*** komentoval Gburek. Očekává se, že ceny ve druhém čtvrtletí 2024 poklesnou.

Německý vývoz rostl nejrychleji za poslední tři a půl roku, což udržuje vysokou poptávku po dopravě. V Německu se nabídka nákladní dopravy zvýšila o 102 % oproti minulému roku a podnikatelská nálada se zlepšila, jak potvrzuje růst indexu ifo (index podnikatelského klimatu) z 85,7 na 87,8 bodu.



2. čtvrtletí: hrozba nedostatku přepravních kapacit

Jaro 2024 se vyznačovalo kombinací vysoké poptávky a rostoucích cen, ale také nedostatkem kapacit a řidičů. Počet nabídek přeprav v Evropě vzrostl o 101 % oproti stejnému období roku 2023 a o 53 % více než v prvním čtvrtletí tohoto roku. V květnu dokonce dosáhl objem přeprav nového ročního maxima s průměrným podílem 81 %. Kvůli státním svátkům a rostoucí poptávce v květnu byl na trhu nedostatek kapacit, což vedlo k tomu, že se odesílatelé obrátili k burzám nákladů. ***„Uvedené ceny na burzách nákladů jsou pak obvykle výhodnější než dohodnuté dlouhodobé podmínky,“*** vysvětluje Gunnar Gburek.

Cenové nabídky se ve druhém čtvrtletí 2024 v Německu pohybovaly mezi 1,61 €/km a 1,83 €/km, s průměrnou cenou o 13,9 % vyšší než ve stejném období loňského roku. Náklady na dopravu do Spojeného království dosahovaly až 2,75 €/km, což Gburek přisuzuje složitému celnímu odbavení a čekání na hranicích.

3. čtvrtletí: pokles Německa a rozmach Polska

Navzdory celkovému ekonomickému oslabení zůstala poptávka po dopravě stabilní, nabídka přeprav na trhu vzrostla o 90 %, zatímco dostupnost přepravního prostoru klesla, což vytvořilo tlak na ceny. Dopravní odvětví zaznamenalo značné rozdíly mezi jednotlivými zeměmi. Zatímco Německo čelilo poklesu vnitrostátní dopravy o 11 % oproti předchozímu čtvrtletí, polská ekonomika zaznamenala silný růst s výrazným nárůstem nabídky nákladní dopravy na mnoha trasách. Ceny přeprav v Evropě byly o 6,2 % vyšší než ve stejném období předchozího roku, což je důsledek zvýšených nákladů na mýtné, personál a energie. V Německu se ceny přepravy pohybovaly mezi 1,48 €/km a 1,91 €/km, s nárůstem o 14,9 % oproti předchozímu roku. ***„Tento nárůst cen je sezonním jevem, ale ve čtvrtém čtvrtletí očekáváme snížení díky vyjednání o cenách“*** komentuje Gburek.

Nedostatek kapacit, zejména v oblastech vyžadujících speciální vybavení, jako jsou chladicí jednotky, zůstává i nadále výzvou. Tento problém přetrvává i přes to, že se mnoho dopravců snaží reagovat na rostoucí poptávku a ceny budováním nových kapacit. ***„Nedostatek řidičů a nárůst insolvencí přispívají k omezení kapacity na dopravním trhu,“*** dodal Gburek.

Pozitivní budoucnost u nás

V Česku a na Slovensku TIMOCOM letos pozoruje výrazný nárůst přepravních aktivit. Od prvního do třetího čtvrtletí letošního roku zde bylo evidováno 8 179 924 nabídek přeprav, což představuje 80% nárůst oproti stejnému období v roce 2023, kdy bylo registrováno 4 552 494 nabídek. Tento skok ukazuje na rostoucí dynamiku a potřebu dopravních služeb v regionu. Při pohledu na jednotlivá čtvrtletí roku 2024 vidíme, že v prvním čtvrtletí bylo zaznamenáno 1 956 352 nabídek, přičemž ve druhém čtvrtletí došlo k výraznému zvýšení na 3 118 672 nabídek. Třetí čtvrtletí pak přineslo stabilní úroveň s 3 104 900 nabídkami. Tento růst naznačuje pozitivní vývoj na českém a slovenském trhu, který se dynamicky přizpůsobuje evropským trendům a zvyšující se poptávce po přepravních kapacitách. **-red-**



Hasičské speciály byly předány ve výcvikovém středisku Lešť

PROTI POŽÁRŮM V RIZIKOVÝCH SITUACÍCH

Slovenští hasiči byli vybaveni novými obrněnými speciálními vozidly Titan na podvozku Tatra Force, která zvýší bezpečnost jejich zásahů.



Vozidla jsou čtyřmístná

V pátek 18. října převzali zástupci Hasičského a záchranného sboru (HaZZ), který spadá pod Ministerstvo vnitra Slovenské republiky, u příležitosti otevření autoškoly HaZZ od finálního dodavatele tři unikátní cisternové stříkačky CZS 40 Titan na podvozku Tatra Force 8×8. Vozidla budou plnit úkoly především v extrémně ztížených podmínkách s vysokou mírou nebezpečí a v obtížném terénu, například v chemických provozech, ve skladech s tlakovými nádobami nebo v prostředí s vysokou mírou nebezpečí výbuchu, v lokalitách s výskytem nebezpečných látek a mohou být nasazena i k hašení lesních požárů. Speciály budou operativně nasazeny u záchranných jednotek v Malackách, Žilině a Humenném.

Odolá i výbuchu

Základem CZS 40 je osvědčené vozidlo řady Tatra Force s podvozkem 8×8 společnosti Tatra Trucks, o konstrukci nástavby a instalaci hasičské techniky se postarala společnost THT Polička, pancéřové kabiny dodala firma Tatra Defence Vehicle. Jedná se o čtyřmístnou a čtyřdveřovou kabinu s vysokou balistickou odolností podle vojenské normy Stanag 4569. Posádku vozidla tvoří velitel a dva strojníci, čtvrté sedadlo je určeno pro případnou evakuaci ohrožené osoby. Kabina dokáže ochránit hasiče uvnitř před výbuchem o síle odpovídající 6 kg TNT kdekoli pod kabinou nebo kolem podvozku a je vybavena také ochrannými systémy proti účinkům chemických, biologických, radioaktivních a jiných toxických látek, včetně účinků použití zbraní hromadného ničení.

Vše řiditelné

Podvozek je opatřen čtyřmi řiditelnými nápravami s centrálním dohušťováním pneumatik. Třetí a čtvrtá náprava se natáčejí do rychlosti 30 km/h na základě pokynů palubní elektroniky dle natočení náprav předních. Centrální dohušťování pneumatik je ovládáno z místa řidiče. CZS 40 Titan pohání šestiválcový motor Cummins o výkonu 373 kW s plně automatickou převodovkou Allison 4500R s integrovaným retardérem. Vozidlo je konstruováno se zvýšenou tepelnou a mechanickou odolností a může být použito například při zásazích v blízkosti ruin budov nebo v lesích, kde hrozí pád těžkých břemen.

V jeho útrobách se nachází nádrž o objemu 12 000 l hasebních látek. CZS 40 Titan disponuje dvěma proudnicemi, na přídi před kabinou je proudnice o průtoku 1000 l/min, proudnice umístěná v nástavbě je výsuvná, s průtokem 4000 l/min. Obě jsou vybaveny kamerou přenášející obraz na displeje v kabině.

Hasiči žádaná

Dodávka CZS 40 Titan na Slovensko je dalším úspěchem společnosti Tatra Trucks, která je tradičním partnerem hasičů v České republice, na Slovensku a v dalších zemích. Kopřivnická automobilka navíc v současné době spolupracuje s THT Polička na dodávce sedmi speciálních velkokapacitních cisteren CV 40 na podvozku Tatra Force 10×10 také slovenským hasičům.

-red-, foto: Tatra Trucks



Kabiny mají odolnost proti výbuchu trhavin



Verze Smart Racer je o 14 % efektivnější než verze běžná

NOVĚ S KAMERAMI

Renault Trucks představil modernizované modely T, C a K, které mají o další tři procenta nižší spotřebu. A to mimo jiné i díky kamerám místo zrcátek. Výrobce vylepšil i bezpečnostní systémy a představil vysoce efektivní model pro dálkovou dopravu.

Už dva roky Renault Trucks montuje do svých nákladních vozů motory vybavené technologií turbo compound. Tato technika, kterou získal od aliančního sourozence Volvo Trucks, přinesla úsporu paliva až o 10 %. Nákladní vozidla modelové řady 2025 (T, C a K) pak přicházejí s další, až 3% úsporou paliva. Výrobce optimalizoval různé komponenty hnacího ústrojí včetně motoru, převodovky nebo náprav a nová vozidla standardně vybavil pneumatikami třídy A.

Kamery v základu

Modely Renault Trucks T, T High a T E-Tech jsou nyní standardně vybaveny kamerami namísto zpětných zrcátek, což zlepšuje aerodynamiku a přispívá ke snížení spotřeby paliva. Tyto zpětné kamery, umístěné ve sklopných ramenech, jsou propojeny se dvěma obrazovkami v kabině, které zobrazují okolí vozidla, včetně infračerveného režimu, usnadňujícího noční vidění.

Tento systém je k dispozici jako volitelná výbava také pro modely Renault Trucks C, K a C E-Tech.

Racer pro úsporu

Pro jízdy na dlouhé vzdálenosti nabízí Renault Trucks novou verzi optimalizovanou z hlediska spotřeby paliva. Pojmenoval ji Renault Trucks T Smart Racer a je k dispozici pro modely T a T High. Kombinuje motor DE13 turbo compound se všemi dostupnými možnostmi úspory paliva, výsledkem čehož je o 14 % nižší spotřeba paliva a o 15 % nižší emise CO_2 ve srovnání se standardním modelem.


Tahače řady T mají nově v základu kamerový systém místo zrcátek

Vylepšená bezpečnost

Vozy modelového roku 2025 dostaly nový posilovač řízení, který přispívá ke stabilizaci vozidla při vysokých rychlostech a usnadňuje plynulejší řízení při nižších rychlostech. Řidiči to usnadňuje manévrování ve městech a příměstských oblastech. Tento systém využívá kombinaci hydraulického posilovače řízení a elektromotoru, jehož senzory v reálném čase přizpůsobují chování vozidla na základě jeho pohybu a úmyslů řidiče.

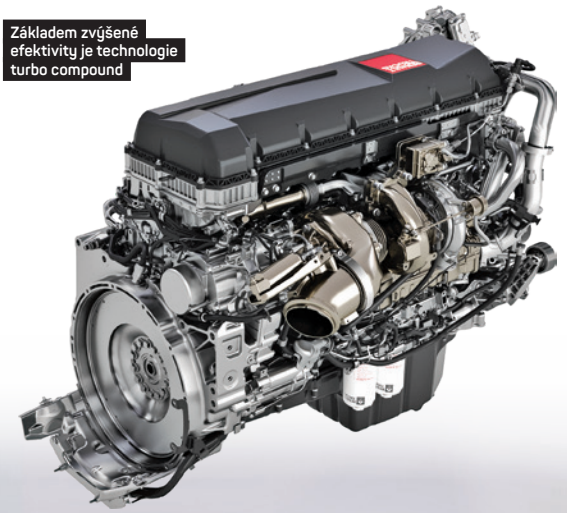
K dispozici je zdokonalený asistent pro udržování v jízdním pruhu s automatickou korekcí směru jízdy při neúmyslném opuštění pruhu. Tento systém, využívající radary, poskytuje dodatečnou ochranu mrtvých úhlů, čímž zvyšuje bezpečnost nejzranitelnějších účastníků silničního provozu.

Dálková světla se automaticky aktivují podle vnějších podmínek (počasí, tma, ostatní účastníci provozu) a doplňují automatická potkávací světla, která byla standardem již u předchozí generace vozidel. Pro optimální viditelnost je možné na podvozek nebo na zadní část kabiny namontovat přídavná pracovní světla.

V prodeji

Renault Trucks T, T High, C, K a elektrické verze Renault Trucks T a C E-Tech modelové řady 2025 jsou nyní dostupné v autorizované síti výrobce.

-MS-, foto: Renault Trucks


Základem zvýšené efektivity je technologie turbo compound



Na stavbu ihned a zvýhodněně

Iveco Truck Centrum nabízí zájemcům skladem stavební vozidla postavená na základě řad Iveco Daily a Iveco X-Way. Zákazníci mohou prakticky ihned odjet se sklápěčkou, natahovákem kontejnerů, valníkem s hydraulickým jeřábem nebo s domíchávačem betonu.



Iveco X-Way 6×4 se sklápěčem S3



Iveco Daily s natahovákem kontejnerů


Iveco X-Way 8×4 s domíchávačem betonu

Letošní hlavní stavební sezona se sice pomalu, ale jistě blíží ke konci, mírné zimy posledních let však umožňují pokračovat ve stavebních pracích i během zimních měsíců, což se týká odvozu suti nebo dopravy stavebního materiálu. Proč tedy nevyužít příležitosti a nepořídit si nové vozidlo za zvýhodněnou cenu právě teď? Skladové zásoby jsou připravené k okamžitému odběru a Iveco Truck Centrum v Loděnici nabízí atraktivní podmínky, které vám pomohou, abyste byli připraveni na jakoukoli stavební výzvu, která se před vámi objeví, bez ohledu na roční období.

Malý, ale pracovitý

V nabídce skladových vozidel figuruje Iveco Daily 70C18H z roku 2024 s hákovým natahovákem kontejnerů. Vozidlo je osazeno osvědčeným tříllitrovým naftovým čtyřválcem o výkonu 175 k (129 kW), spolupracujícím se šestistupňovou manuální převodovkou. Na rámu je namontovaný osvědčený hákový nosič CTS 5038 s natahovacím výkonem 5000 kg, výškou háku 1000 mm, úhlem sklápění 46° a doporučenou délkou kontejnerů 3200 až 3800 mm.



Iveco X-Way 6×2 s valníkovou nástavbou a hydraulickým jeřábem

Valník s jeřábem

K dispozici jsou také dvě Iveca X-Way 280X53YPS 6×2 s valníkovou nástavbou a hydraulickou rukou. Vozidlo má luxusně vybavenou kabinu s lůžkem (jedno auto má kabinu nízkou, druhé vysokou), vyklápěcím stolkem, vyhřívaným a klimatizovaným sedadlem, automatickou klimatizací nebo infotainment systémem Hi-connect s GPS navigací v českém jazyce. Vozidlo pohání motor Cursor 13 o výkonu 530 k (387 kW), spřažený s 12stupňovou automatizovanou převodovkou, má také zesílenou motorovou brzdu a retardér. Valníková nástavba s vnitřními rozměry 6600 × 2480 × 800 mm pojme 16 EUR palet. V zadní části je nainstalovaný plně vybavený hydraulický jeřáb Fassi F185A.1.23 s rádiovým dálkovým ovládáním Scanreco.



Iveco X-Way 8×4 se sklápěčem S3

Na beton

Ihned k odběru je také domícháváč betonu na podvozku Iveco X-Way 360X42ZHROFF 8×4 s motorem Cursor 11 o výkonu 420 k (309 kW), spojeným s 12stupňovou automatizovanou převodovkou ZF TraXon a zesílenou dekompresní motorovou brzdou. Řidič se může těšit na komfortně vybavenou kabinu s nezávislým topením, automatickou klimatizací nebo kompletním elektrickým vybavením a navigací. Kabina má ocelový přední nárazník, vzadu je nastavitelný nárazník, přední i zadní světla chrání mřížka. O aktivní bezpečnost se stará kompletní bezpečnostní paket s LDWS a ESP.

Na nástavbě je osvědčený domíchávač betonu Stetter AM 9 C3 Light Line s kapacitou devět kubíků.

Třístranný sklápěč

V nabídce skladových vozidel figurují také vozy Iveco X-Way s provedením náprav 6×4 a 8×4 s osvědčeným třístranným sklápěčem od společnosti VS Mont. Vozidla pohání motor Cursor 11 výkonem až 480 k (353 kW), spolupracující s 12stupňovou automatizovanou převodovkou Hi-Tronix (ZF TraXon), která je vybavena funkcemi pro snadné zvládnutí terénních úseků, jako např. tzv. rocking neboli houpací mód (slouží k vyprošťění), dále režim pro terénní jízdu, režim plazivé rychlosti nebo čtyři stupně zpátečky. Namísto dvou standardních rychlostí má řidič k dispozici další dva rychlejší stupně, které ocení při častém manévrování směrem dozadu.

Možnosti financování

Detailnější informace včetně cen najdete na stránkách Iveco Truck Centra nebo na serveru TipCars.cz a Sauto.cz. Těžká vozidla Iveco X-Way lze financovat i prostřednictvím úvěru od společnosti Unicredit se zvýhodněným financováním. Sklápěčky Iveco X-Way mají v ceně záruku na pohonný trakt rozšířenou na 36 měsíců.

-MS-, foto: ITC



Máte-li na víčku nápis XTL, můžete tankovat HVO100 i do osobních aut



Palivo HVO100 nevyžaduje speciální samostatný stojan

Orlen v Rokycanech nabízí HVO100

Polský distributor pohonných hmot zahájil v Česku pilotní projekt prodeje plně syntetického paliva HVO100 (hydrogenovaný rostlinný olej). Rozšíření prodeje na další čerpací stanice v České republice a zařazení do velkoobchodní nabídky skupiny ORLEN Unipetrol je plánováno na první čtvrtletí příštího roku.

Hydrogenovaný rostlinný olej (hydrotreated vegetable oil, zkratka HVO) je moderní palivo, které se vyrábí z rostlinných olejů a odpadních produktů z potravinářského průmyslu a pohostinství, včetně upotřebeného kuchyňského oleje. Má potenciál snížit emise skleníkových plynů až o 90 % ve srovnání s běžnými fosilními palivy. Má cetanové číslo přes 70 jednotek, které zajišťuje lepší startování, hladší chod a nižší emise oproti běžné naftě. Chrání motory a filtry díky vysoké chemické čistotě, hodí se pro chladné klima a lze ho déle skladovat. HVO100 je navíc kompatibilní s naprostou většinou dieselových motorů bez nutnosti jakýchkoli technických úprav.

„Naší strategickou ambicí je do roku 2030 snížit emise CO_2 o 25 % oproti roku 2020 a do roku 2050 dosáhnout uhlíkové neutrality. Ke splnění těchto cílů realizujeme řadu dekarbonizačních projektů v průmyslu i dopravě. Vedle budování infrastruktury pro bateriovou a vodíkovou elektromobilitu začínáme na čerpacích stanicích ORLEN prodávat také pokročilá biopaliva, která našim zákazníkům umožňují výrazně snížit jejich uhlíkovou stopu,“ říká Agnieszka Bobrukiewicz, členka představenstva skupiny ORLEN Unipetrol, zodpovědná za řízení maloobchodu a marketingu, a dodává: ***„Tyto aktivity jsou součástí naší strategie v oblasti snižování emisí a využívání obnovitelných zdrojů a jsou také v souladu se směrnicí Evropské unie RED III a Národním plánem čisté mobility Ministerstva dopravy České republiky.“***

Palivo HVO100 je určené pro osobní i nákladní automobily a autobusy, je ale použitelné také v železniční dopravě. ORLEN Unipetrol ve spolupráci s Českými drahami testuje jeho využití v motorových jednotkách Pesa řady 847 RegioFox. Cílem projektu, rozloženého do let 2024 a 2025, je snížit emise skleníkových plynů v železniční dopravě až o desítky procent.

-MS-, foto: Unipetrol

DKV Mobility má ve Španělsku první MCS nabíječku

V rámci rozšíření akceptační sítě pro nabíjení elektromobilů o 550 míst, které je výsledkem partnerství se společností Iberdrola | bp pulse, je i první megawattová nabíječka určená pro nákladní vozy.



Iberdrola | bp pulse, s níž DKV Mobility spolu s dceřinou firmou GreenFlux, která zajišťuje nabídku služeb DKV Mobility pro dobíjení elektricky poháněných vozidel, nedávno podepsala smlouvu o spolupráci, je lídrem v rozšiřování sítí pro rychlé a ultrarychlé dobíjení ve Španělsku a Portugalsku. Zákazníci DKV Mobility mohou díky tomuto partnerství využívat dalších více než 550 dobíjecích bodů ve Španělsku. Podnik Iberdrola | bp pulse plánuje do roku 2030 zprovoznit na celém území Pyrenejského poloostrova 11 700 dobíjecích bodů. Dobíjecí body jsou přístupné s kartou DKV +Charge nebo s aplikací DKV Mobility.



Podnik Iberdrola | bp pulse nedávno zahájil provoz první megawattové dobíjecí stanice MCS (megawatt charging system) pro elektricky poháněná nákladní vozidla v jižní Evropě. Stanice MCS je umístěna v logistickém areálu Grupo Disfrimur ve městě Murcia. Sadu akumulátorů nákladního vozidla lze díky nejvyššímu nabíjecímu výkonu 1440 kW dobít za pouhých 30 minut. Čas dobíjení se tím zkrátí až o 90 %. Další stanice MCS budou následovat. DKV Mobility s přístupem k cca 823 000 dobíjecím bodům již poskytuje jednu z nejrozsáhlejších sítí pro nabíjení elektromobilů napříč Evropou.

-MS-, foto: DKV

EUROWAG

#1 v bezpečnosti.

Podvody s kartami se stanou minulostí.

Ochraňte každý nákup pomocí funkce Fuel Guard a Card Lock.



Buďte v bezpečí a dojeďte daleko s Eurowagem

Zákaznický servis: +420 233 555 112 (PO–PÁ: 8:00–17:00)

Go far.
eurowag.com

NABÍJECÍ HUB PRO NÁKLADNÍ VOZIDLA

Milence, společný podnik Daimler Truck, Traton Group a Volvo Group, otevřel své největší nabíjecí centrum v belgickém přístavu Antverpy–Bruggy.



Evropský komisař Maroš Šefčovič, Anja van Niersenová, generální ředitelka společnosti Milence, a Jacques Vandermeiren, generální ředitel přístavu Antverpy–Bruggy


Celkem je zde 10 nabíjecích míst

Společnost Milence se zavázala k vytváření zelených koridorů po celé Evropě. Pokračuje tak v ambiciózním plánu rozvoje infrastruktury pro elektrická těžká nákladní vozidla v celé Evropě. Slavnostního otevření se zúčastnil také slovenský komisař Maroš Šefčovič, který působí jako výkonný místopředseda Zelené dohody pro Evropu. Přístav Antverpy–Bruggy, který ročně odbaví 289 milionů tun nákladu, je jedním z největších uzlů světového obchodu.

Rozšíření na strategickém místě

Anja van Niersenová, generální ředitelka společnosti Milence, zdůraznila význam tohoto kroku v kontextu rozvoje infrastruktury pro nabíjení: ***„Toto strategické rozšíření naší sítě na koridoru Rýn–Alpy, jedné z nejvytíženějších dopravních tras v Evropě, je klíčové pro podporu udržitelné nákladní dopravy na celém kontinentu.“***

Jacques Vandermeiren, generální ředitel přístavu Antverpy–Bruggy, dodal, že nabíjecí infrastruktura je potřebná k podpoře elektrifikace silniční dopravy: ***„Tento projekt je plně v souladu s naší vedoucí úlohou při přechodu na obnovitelné zdroje energie.“***



Nabíječky kombinovaného nabíjecího systému (CCS) s výkonem až 400 kW

Síť pro elektrickou silniční dopravu

Před dvěma lety se společnost Milence zavázala urychlit přechod na elektrickou silniční dopravu vybudováním první rozsáhlé veřejné nabíjecí sítě v Evropě. Nový nabíjecí uzel v přístavu Antverpy–Bruggy, vybavený deseti nabíječkami kombinovaného nabíjecího systému (CCS) s výkonem až 400 kW na jedno nabíjecí místo, představuje pro společnost důležitý milník. Navíc se jedná o první centrum společnosti Milence v Belgii a největší centrum v Evropě. Další plánuje otevřít ještě letos v Goordijku.

Aby byla zajištěna dostupnost pro všechny elektrické nákladní vozy na trhu, podepsala společnost Milence dohody s několika evropskými poskytovateli služeb e-mobility (eMSP). Zákazníci mají také přístup k uživatelsky přívětivé aplikaci, která jim umožňuje snadno najít nabíječku a zaplatit za nabíjení. Tarif společnosti Milence je stanoven na 0,399 €/kWh bez DPH a transakčních poplatků a platí pro všechna její centra v Evropě.



Za 1 kWh se v síti Milence bude platit jednotná sazba 40 eurocentů

O zázemí pro řidiče není nouze

Nový nabíjecí uzel nabízí také pohodlí pro řidiče, včetně bezpečného parkování, wi-fi, hygienického zázemí a občerstvení v automatu. Projekt rovněž přispívá k iniciativě „zeleného koridoru“ mezi přístavy Antverpy a Bruggy, která podporuje používání elektrických těžkých nákladních vozidel. Přístav se zavázal k dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050 a již nyní využívá obnovitelnou energii z místních zdrojů, a to z větrných turbín a solárních panelů. Přístav očekává, že do jara nabídne 30 nabíjecích míst pro nákladní automobily, a již nyní uvažuje o rozšíření.

Nabíjení velkokapacitních nákladních vozidel trvá 30 až 40 minut, přičemž energie vystačí na 500 kilometrů v souladu s povinnou dobou jízdy a přestávek stanovenou AETR.

Milence chce do konce roku 2027 instalovat 1700 takových nabíjecích míst.

-red-, foto: Milence


Elektřina je obnovitelná


Hub je uzpůsoben pro nabíjení nákladních aut

HESTI GROUP®

Stabilní partner pro každého dopravce.

ZIMA BEZ STAROSTÍ!

Jedině s originálními díly Krone.

NAKUP DÍLY ZA 15.000 KČ A JE TO TVOJE!

Za nákup originálních dílů Krone/Krone Trusted v minimální hodnotě 15.000 Kč bez DPH získáte od nás praktický zimní balíček pouze za 1 Kč bez DPH!



KRONE

KRONE TRUSTED

AKCE OD
1.10.-31.12.2024



TECHNIKA PRO MODERNÍ ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Společnost CONTSYSTEM je z hlediska pokrytí českého trhu s hydraulickou technikou významným hráčem snad ve všech odvětvích. Oblastí, které se chceme věnovat dnes, je svoz a přeprava odpadu.

Objem odpadu určeného k přepravě a recyklaci každoročně dramaticky narůstá. S tím se zvyšují i nároky na efektivní logistický řetězec – od sběru odpadu přes jeho dopravu na sběrná místa a překladiště až po finální zpracování. Díky našemu komplexnímu portfoliu, které zahrnuje specializované nakládací a recyklační jeřáby, nosiče kontejnerů a vysokozdvižné vozíky, dokážeme nabídnout optimální řešení pro každou fázi moderního recyklačního procesu.



Hákový nosič kontejnerů MULTILIFT Ultima 28Z je určen do nejnáročnějších provozů

Revoluce v městském odpadovém hospodářství

Dovolte nám představit nejnovější inovace v portfoliu manipulační techniky Hiab, speciálně navržené pro moderní potřeby recyklačního průmyslu a odpadového hospodářství. Tyto pokročilé systémy přinášejí revoluci v efektivitě nakládání s odpady.

Specialista na podzemní odpadové kontejnery Hiab S-HiPro 230W

V moderních městských aglomeracích se podzemní kontejnery staly preferovaným řešením odpadového hospodářství, které významně přispívá k čistšímu a ekologičtějšímu prostředí metropolí. Manipulace s těmito kontejnery v rušných ulicích však klade vysoké nároky na bezpečnost, efektivitu a praktičnost celého procesu svozu odpadu. Správně zvolený nakládací jeřáb proto hraje klíčovou roli při optimalizaci pracovních postupů a významně usnadňuje každodenní práci obsluhy.

Nově vyvinutý hydraulický jeřáb Hiab S-HiPro 230W představuje průlomové řešení pro manipulaci s podzemními kontejnery v přetížených městských lokalitách. Díky zvýšené nosnosti a inovativním funkcím přináší bezprecedentní jednoduchost a bezpečnost obsluhy, bez ohledu na zkušenosti operátora. Mezi klíčové inovace patří systém SAM (semi-automatic motion), kdy jediná ovládací páka provádí autonomní pohyby, místo aby obsluha musela samostatně řídit výkyvné, naklápěcí, zvedací a vysouvací pohyby, v kombinaci s patentovanou technologií CTC (crane tip control) pro přesné souřadnicové řízení špičky jeřábu. Tyto pokročilé funkce činí z Hiabu S-HiPro 230W ideální volbu pro moderní městské odpadové hospodářství, kde efektivita a bezpečnost hrají klíčovou roli.



Jeřáby JONSERED jsou konstruovány na celodenní práci

Jeřáby na recyklovatelný materiál Jonsered iZ18.R a iZ20.R

Nové recyklační jeřáby Jonsered iZ.18R HD a IZ.20R přinášejí do kapacitní kategorie 18–20 tm pokročilé řešení pro náročné aplikace v oblasti recyklace a manipulace s materiálem. Tyto jeřáby s charakteristickou architekturou výložníku typu „Z" jsou konstruovány pro intenzivní provoz až osm hodin denně. Modely jsou vybaveny nejnovějším řídicím systémem SPACEevo, který stanovuje nové standardy v oblasti bezpečnosti a přizpůsobení pro maximální efektivitu, a hydraulickým rozvaděčem Olsbergs Q200, jenž spolu s novou hydraulikou, senzory a kabeláží zajišťuje mimořádnou odolnost při vysokofrekvenčním zatížení. Zákazníci mohou vybírat ze široké škály konfigurací, včetně různých va-



Inovativní funkce SAM (Semi-automatic motion) umožňující ovládání komplexních pohybů jedinou pákou, a tím bezpečnou a snadnou manipulaci s kontejnery

HIAB S-HIPRO 230W s nosností 21,1 tm a dosahem 10,8 metry

riant ovládání jeřábu (dvě mechanické páky + dva pedály, dálkové ovládání, el. joysticky), různých variant ovládání podpěr a pracovních pozic (vysoké sedadlo, boční sedadlo vpravo/vlevo, plošina, kabina), s dosahem od 8,6 do 10 metrů.

Král mezi nosiči kontejnerů – 28tunový Multilift

Nový Multilift Ultima 28Z představuje špičkové řešení pro nejnáročnější zvedací úkoly s impozantní nosností 28 tun. Je navržen pro montáž na čtyřnápravové nákladní podvozky s celkovou hmotností 32–41 tun a vyniká robustní ocelovou konstrukcí. Díky dvojitému horizontálnímu pohybu nabízí široký rozsah kompatibility s různými délkami kontejnerů v rozsahu od 3,5 do 7,4 m, zatímco nízká pracovní výška umožňuje manipulaci i v prostorově omezených podmínkách. K dispozici je ve třech délkových variantách (G53, G56 nebo G65) a se dvěma výškami háku (1450 mm a 1570 mm), což v kombinaci s důrazem na všestrannost, bezpečnost a zvýšenou produktivitu činí z tohoto modelu ideální volbu pro specializované provozy.



MULTILIFT Ultima 28Z během nakládky kontejneru

Koncern Hiab AB, založený v roce 1944, představuje světovou špičku v oblasti silniční manipulační techniky. Jako součást korporace Cargotec provozuje výrobní závody v deseti zemích světa a disponuje rozsáhlou globální servisní sítí. Společnost se specializuje na výrobu hydraulických nakládacích jeřábů Hiab, nosičů kontejnerů Multilift, závěsných vysokozdvižných vozíků Moffett, jeřábů pro recyklaci Jonsered, jeřábů pro lesnictví Loglift, zvedacích čel DEL, Waltco a Zepro a techniky dalších značek. S letos již 80letou tradicí v oboru klade Hiab důraz na inovace a technologický pokrok, což dokazuje vlastním vývojovým centrem, kvalitou certifikovanou dle evropských norem a komplexní servisní podporou s globální dostupností náhradních dílů. Hiab tak dlouhodobě určuje standardy v oblasti manipulační techniky s důrazem na bezpečnost, spolehlivost a efektivitu provozu.



Zalamovací mechanismus „Z" umožňuje velký rozsah délek kontejnerů; velmi nízký úhel naložení a vyložení práci v prostorech s omezenou výškou

Na našem trhu zastupuje značky koncernu Hiab společnost CONTSYSTEM s.r.o. Poskytuje komplexní služby v oblasti prodeje, montáží a servisních činností značek Hiab, Multilift, Loglift, Jonsered a Moffett. Její mateřská společnost CONTSYSTEM Group SE získala zastoupení pracovních plošin italské značky CO.ME.T Officine a překladačů ISO kontejnerů švédského výrobce Hammar.

KONTAKT: CONTSYSTEM s.r.o.
www.contsystem.cz
obchod@contsystem.cz
obchod@contsystemgroup.com

ContSystem
SIMPLE HANDLING

HIAB S-HIPRO 230W

SILNĚJŠÍ, JEDNODUŠŠÍ A BEZPEČNĚJŠÍ JEŘÁB PRO PODZEMNÍ KONTEJNERY NA ODPAD









ContSystem

SIMPLE HANDLING



Scanie budou na dálnici nepřehlédnutelné i díky své netradiční barvě

mohou být osazeny nástavbami pro zimní údržbu s pluhem a sypačem, kropicím systémem s cisternou a tryskami, sklápěčem nebo hákovým nosičem kontejnerů s hydraulickou rukou. Tento univerzální systém zajišťuje vysokou vytíženost a flexibilitu vozidel. Mezi dodavatele nástaveb a jejich komponentů patří renomované společnosti Fornal, MTM Tech, Kobit, Schmidt, Palfinger a VS Mont.

Nasazená vozidla budou hrát klíčovou roli při údržbě dálnice D4, která byla vybudována v rámci dlouhodobého PPP projektu mezi státem a společností Via Salis. **-MŠ-, foto: Scania**

O novou dálnici D4 se budou starat vozidla Scania

Společnost Via Salis, pod jejímž vedením byl v rámci PPP projektu vybudován nový úsek dálnice D4, bude po jeho otevření zajišťovat prostřednictvím společnosti Via Salis Operations i jeho údržbu.

S tímto úkolem jim bude pomáhat i pět nových vozidel Scania P 410 s konfigurací náprav 6×4 a jedno vozidlo s konfigurací 8×4. Všechna jsou vybavena šestiválcovými motory objemu 12,7 l s maximálním výkonem 410 k (302 kW) a točivým momentem 2150 Nm a automatizovanou převodovkou Scania Opticruise s 12+2 stupni a plazivými převody.

Jedinečnou přidanou hodnotou jsou výměnné nástavby, které dokážou vozidla jednoduše přizpůsobit různým účelům. Podvozky Scania tak


Vozy předal Zdeněk Petrás, GŘ Scania CER (vpravo), panu Benoîtu Le Bouillovi, GŘ Via Salis Operations



Šestice aut bude obstarávat i zimní údržbu

Elektrika je pro nás ideální

Pražské vodovody a kanalizace zařadily do své flotily první elektrický nákladní vůz. Zvolily si podvozek Scania 6×2*4 řady P s hákovým natahovákem, který používají pro převoz kontejnerů v rámci areálu. A proč elektrické auto? Důvodů je víc než jen ekologický přínos.

Vozidlo, které ve společnosti převzali teprve před měsícem, jezdí v areálu hlavní čistírny odpadních vod v Praze na Podbabě. Slouží k manipulaci s kontejnery, takže má minimální nájezdy do 10 km denně. Za tu dobu ale až 25× natáhne nebo složí kontejner (maximální délka 6500 mm), který je často naložený až 15 tunami kalu či hrubých nečistot. Celková hmotnost vozidla je 27 tun. ***„Náš provoz, kdy vozidlo většinou jenom popojíždí, nestačí se ani pořádně zahřát a často běží na volnoběh, je pro moderní naftové motory, tedy hlavně pro systém úpravy spalin, téměř smrtící,“*** vysvětluje Maroš Škvara, manažer provozu dopravy a mechanizace firmy Pražské vodovody a kanalizace, jeden z důvodů, proč zvolil elektrický podvozek. Pro značku Scania se rozhodli i na základě dobrých zkušeností s jinými vozy, které mají ve své flotile. Vozidlo je vybavené pěti akumulátory s kapacitou 165 kWh, které napájejí elektromotor EM C1-2 s výkonem 240 kW, spřažený s dvoustupňovou převodovkou. Vzhledem k dennímu nájezdu i počtu manipulací s kontejnery není třeba vozidlo denně nabíjet. Jak říká Maroš Škvara, bohatě by to stačilo jednou týdně, nicméně řidiči ho nabíjejí, jakmile kapacita baterií klesne pod 50 %: ***„Vozidlo si dobíjíme v areálu na naší 800V***



Zadní natáčecí náprava zvyšuje manévrovatelnost vozidla

DC stanici elektřinou vyrobenou zde kogenerační jednotkou, což výrazně snižuje náklady na provoz vozu a zkracuje návratnost vyšší investice do pořízení,“ popisuje další důvod pro koupi. K dalším plusům patří tichý běh a teď s nastupující zimou i rychle vyhřátá kabina.

Vozidlo je osazeno natahovákem od společnosti Meiller Kipper. A jelikož se v Evropě jednalo teprve o druhou instalaci na podvozek Scanie, montáž probíhala v Mnichově v Německu. ***„Pro náš typ provozu je elektrický podvozek naprosto ideální a po všech stránkách nám dává smysl,“*** shrnuje Maroš Škvara, manažer provozu dopravy a mechanizace Pražských vodovodů a kanalizací. **-MŠ-, foto: Scania**


Svoz komunálního odpadu


Třístranný sklápěč s hydraulickou rukou

MAN eTGS: připraven na práci

Elektrický model je navržený tak, aby bezemisně zvládal náročné úkoly, jako je svoz odpadu, přeprava stavebních materiálů, letní i zimní údržba silnic, nebo posloužil jako hákový nakladač. A díky konfigurovatelné baterii nabízí pro každou aplikaci optimální dojezd.

Jedním z modelů mnichovské značky v její letošní „elektrizující" expozici na IAA Transportation v Hannoveru byl model eTGS 6×2 osazený sklápěčkou Meiller Kipper Trigenius a hydraulickou rukou Palfinger. Výrobce tak ukázal, že je tato řada nachystána i na většinu aplikací, které zvládá i jeho konvenční sourozenec TGS. Vedle „stavebních" úkolů je však eTGS uzpůsobena i pro komunální služby.

Široké možnosti

Pro nástavby jsou připravené tři konfigurace podvozku 4×2, 6×2-2 a 6×2-4 s devíti různými rozvory, šesti verzemi kabiny, řiditelnými a neřiditelnými vlečenými nápravami, odpružením listovými pery a vzduchovým odpružením na všech nápravách, jízdními programy speciálně přizpůsobenými pro daný typ


Ramenový nosič kontejneru

provozu a řadou dalších specifických prvků pro konkrétní segment. Podvozky jsou vybaveny flexibilním prostorem pro komponenty nástavby na rámu vozidla, zákazník má na výběr mechanické i elektrické pomocné pohony s různými výkony. Například nejkratší podvozek s celkovou přípustnou hmotností do 20 t, resp. celkovou hmotností jízdní soupravy 44 t je vhodný pro instalaci ramenového nakladače kontejnerů. Třínápravový podvozek s celkovou hmotností do 28 t, resp. soupravy 44 t se hodí pro svoz komunálního odpadu, instalovat na něj lze ramenové a hákové nakladače kontejnerů (například na stavební suť), valníky, třístranné sklápěče nebo sklápěče s hydraulickou rukou pro přepravu stavebních materiálů. Dobře ale poslouží i pro letní či zimní údržbu.

Dostatečný dojezd i výkon

Vozidla MAN eTGX mohou v závislosti na typu podvozku vézt až 480 kWh elektrické energie, rozdělených do šesti bateriových packů, zajišťujících dojezd až 500 km. A to i podvozek 4×2. Ale i s nejkratším rozvorem 3,75 m můžete vézt až 400 kWh v pěti sadách. Při typickém provozu komunálních vozidel nebo při odvozu suti a likvidaci odpadu však postačí i méně baterií, minimum jsou tři s celkovou kapacitou 240 kWh, takže užitečné zatížení lze zvýšit až o 2400 kg.

Podvozek eTGS pro celkovou hmotnost vozidel od 18 do 28 t je k dispozici s elektromotorem o výkonu 333 k, 449 k nebo 544 k, umístěným v rámu, který přes čtyřstupňovou automatickou převodovku (nejslabší motor si vystačí s dvoustupňovou) a krátký kardan pohání konvenční zadní nápravu. Dvě hlavní výhody tohoto řešení jsou: použití osvědčeného řešení a snadná instalace mechanického PTO.

Rychlé nabíjení

MAN eTGS podporuje vysoký nabíjecí výkon standardem CCS2 až 375 kW, připraven je ale i na novou vysokorychlostní technologii MCS (megawatt charging standard) s maximálním výkonem až 750 kW. Dvě přípojky CCS2 lze navíc různě kombinovat a strategicky umístit na různé části vozidla, což zajišťuje maximální flexibilitu při nabíjení.

Baterie, které si MAN sám vyrábí v Norimberku, mají v závislosti na způsobu použití životnost až 1,6 milionu kilometrů nebo 15 let.

Pomoc s přechodem na e-mobilitu

MAN spolu s elektrickými vozidly dodává i komplexní poradenství a služby zaměřené na e-mobilitu. Ty jsou navrženy tak, aby vyhovovaly konkrétním potřebám zákazníků. Tato služba zahrnuje detailní analýzy využití vozidel a požadavky na nabíjecí infrastrukturu, což je klíčové pro úspěšný přechod na elektrickou dopravu. Spolupráce s předními poskytovateli nabíjecích řešení zajišťuje, že zákazníci MAN mají přístup k nejnovějším technologiím a mohou se spolehnout na kvalitní a spolehlivé služby. Mezi ně patří i digitální nástroje, jako je MAN eReadyCheck, který jim pomáhá efektivně plánovat trasy, aby mohli maximalizovat výhody elektrického provozu.

Text: Michal Štengl, foto: MAN


Hákový nosič kontejneru


Valník hydraulickým jeřábem


Cisterna pro přepravu PHM


Na podvozcích jsou valníkové nástavby od společnosti Wecon


Předávky vozidel se zúčastnil i jeden z majitelů firmy Josef Melzer (druhý zleva)

DAF PRO PLYN

Společnost M+L Logistik převzala 14 nákladních vozidel DAF XF s valníkovou nástavbou pro přepravu technických plynů v tlakových lahvích. Pro tuto dopravní společnost to znamená návrat vozidel DAF do její flotily.

Společnost M+L Logistik vznikla na počátku devadesátých let a po více než třiceti letech fungování nyní vlastní vozový park s 250 vozidlovými jednotkami a nabízí širokou škálu služeb, včetně klasické kamionové dopravy, segmentů ADR a frigo, zásobování automotive, kombinované přepravy, přepravy sypkých hmot, rozvozu a kontejnerové přepravy. Na konci léta její flotilu rozšířily další vozy. V náročném výběrovém řízení, kde hrála klíčovou roli flexibilita, bezpečnost, doprovodné služby a ekonomika provozu, uspěly vozy DAF Trucks řady XF.

Přeprava tlakových lahví

Zadavatel přepravy požadoval po společnosti M+L Logistik velkou flexibilitu, protože svým zákazníkům dodává lahve v nejrůznějších množstvích na nejrůznější místa často s omezeným manipulačním prostorem. ***„Přeprava tlakových lahví je velmi specifická z mnoha důvodů, mimo jiné i z hlediska manipulace. Proto jsme potřebovali opravdu široké portfolio vozidel v nejrůznějších konfiguracích. Máme tu tříosé valníky se zadní natáčecí nápravou, dvou- a třínápravová vozidla s přívěsem, dále vozidla s hydraulickou rukou, popř. s integrovaným vysokozdvižným vozíkem, který může být umístěn buď na samotném valníku, nebo na přívěsu,“*** vysvětluje důvody volby Michal Marek, projektový manažer společnosti M+L Logistik.

Komfort a bezpečnost

Při výběru vozidel hodně mysleli i na řidiče, pro které je taková přeprava velmi náročná. Proto měli velké nároky na komfort a bezpečnost. Všechna vozidla jsou proto osazena couvacími kamerami jak na valníku, tak i na přívěsu. Podvozky všech vozidel používají vzduchové odpružení a bezpečné brzdění zajišťuje intardér. Řidiči mají k dispozici nezávislou klimatizaci a chladničku. Zejména ve městech je skvělým pomocníkem spodní obrubníkové okno ve dveřích spolujezdce nebo na bočním sloupku umístěná kamera monitorující prostor okolo vozidla. ***„Velký důraz jsme kladli také na motory, proto jsou vozidla osazena nejsilnějšími pohonnými jednotkami o výkonu 480, respektive 530 koní,“*** dodává Marek.


Společnost Contsystem dodala i závěsné vysokozdvižné vozíky Moffett

Spolupráce na úrovni

Náročný úkol nakonfigurovat vozidla dle požadavků tendru, koordinovat spolupráci s dodavatelem nástaveb a příslušenství a vlastně zajistit realizaci celého kontraktu připadl prodejci společnosti DAF Trucks Praha Davidu Kaňovskému. Ten při slavnostním předávání vozidel řekl: ***„Jsem rád, že jsme zástupcům M+L Logistik prokázali nejen kvalitu vozidel DAF, ale také naše schopnosti.“*** Jeho slova potvrzuje Josef Melzer, jeden z jednatelů společnosti M+L Logistik: ***„Podnikáme v náročném segmentu dopravy a potřebujeme mít kompetentního a spolehlivého dodavatele vozidel a služeb, na kterého se můžeme spolehnout. V panu Kaňovském a jeho spolupracovnících jsme takové partnery našli. Kromě všech technických parametrů, jež společnost DAF Trucks Praha splnila na výbornou, je to právě i lidský přístup jejích zaměstnanců, který při výběru finálního dodavatele sehrál neméně důležitou roli.“***

Konfigurace předávaných vozidel

V dodávce byly jak dvou-, tak i tříosé podvozky DAF XF FAN s odlehčovací a natáčecí zadní nápravou. O odpružení se starají vzduchové měchy na všech nápravách, vybavené monitorováním zatížení v reálném čase.

Spací kabina je vybavena integrovanou chladničkou, nezávislou klimatizací i topením. Nízkou spotřebu zajišťují úsporné motory v kombinaci s automatizovanou převodovkou a prediktivní tempomat. Vozidla samozřejmě splňují nové bezpečnostní předpisy ADAS. **-red-, foto: DAF**


Některá vozidla mají hydraulický jeřáb od firmy Hiab


Část vozidel má i dvounápravové přívěsy

Plní svůj úkol

Již více než půl roku jezdí společnost Kovošrot Group s elektrickým nákladním vozem Volvo FE Electric s natahovákem kontejnerů. Zajímalo nás, jaké jsou dosavadní zkušenosti.


Vozidlo denně najede po Praze mezi 120 a 150 km v pravidelném režimu




Volvo bylo slavnostně předáno na konci dubna


Hákový nakladač je od firmy Marrel, patřící do Fassi Group

Společnost Kovošrot Group převzala Volvo FE Electric na konci dubna a slouží pro svoz papírového a plastového odpadu v Praze. Do modré barvy oděný kousek je osazený nosičem kontejnerů Marrel, který namontovala společnost Everlift.

Stejná trasa

„Vozidlo nám jezdí primárně po Praze, má dvě základní trasy, do nemocnice Motol a na Karlovo náměstí. Denně najede cca 120 až 150 km, což bez problémů zvládne na jedno nabití, a pořád mu zbývá cca 30 % kapacity baterií,“ vypočítává Radek Vacek, projektový manažer ze společnosti Kovošrot. Vozidlo má akumulátory slibující dojezd až 200 km. Zatím nejdelší cesta vedla po dálnici D11 do Sadské a zpátky a přinesla další zjištění: ***„Na dálnici dojezd klesá daleko rychleji, než by bylo příjemné.“***

Tím, že má ale vozidlo pravidelný pracovní režim od šesti ráno do cca patnácti hodin a jezdí stejné trasy, nedostává se dispečer ani řidič s dojezdem do nějakých potíží. Stejně tak plánování nabíjení je jednoduché, protože vozidlo se nabíjí po práci přes noc na 22kW AC nabíječce v areálu. Ráno je vždy na 100 % nabité. Párkrát se sice stalo, že bylo na 95 %, což ale nezpůsobilo žádný problém.

Samozřejmě nás zajímal i rozdíl v chladném a teplém počasí. ***„Rozdíl není překvapivě tak zásadní, pohybuje se maximálně do 10 procent,“*** odpovídá na náš dotaz Radek Vacek. Jak přiznává, klimatizace umí být pořádný „žrout“ elektřiny, obzvláště během letošního horkého léta běžela na plný výkon.

Řidič si ho chválí

Vozidlo má zatím jednoho kmenového řidiče, který s ním jezdí od předání. Přes počáteční nedůvěru si k němu velmi rychle našel cestu, protože brzy odhalil výhody elektrického pohonu, jako je ticho i dynamika a v zimě bleskový nástup topení, který je opravdu velmi příjemný. Do dnešních dní, kdy má vozidlo za sebou skoro 10 000 km, neměli s ním ani s nástavbou jediný provozní problém, který by vyžadoval nečekanou návštěvu servisu. ***„Tedy až na jednu drobnost, která ale vznikla při montáži nástavby a byla ihned opravena,“*** vzpomíná Radek Vacek.

Velkou předností Volva FE Electric je opravdu tichý provoz. ***„Jednou v horkém létě mě ale zaskočilo, jak velký hluk dělají větráky, které pravděpodobně chladily baterie,“*** vzpomíná Radek Vacek.




Vyváží papírový a plastový odpad ze dvou pražských nemocnic

Vyhodnotí a uvidí

Jak Radek Vacek přiznává, ekonomicky tohle auto vzhledem k vysokým pořizovacím nákladům zatím smysl nedává, proto ještě neuvažují o pořízení dalšího takového. Na druhé straně ale chtějí být připraveni na dobu, kdy Praha začne omezovat vjezdy do centra a oni už budou mít zkušenosti.

Společnost Kovošrot Group CZ je jedním z předních hráčů na českém trhu ve zpracování a recyklaci kovových odpadů. Specializuje se na sběr, třídění a zpracování kovových materiálů, přičemž klade důraz na ekologické postupy a udržitelný rozvoj. Nabízí široké spektrum služeb, které zahrnují výkup kovového odpadu, demontáže průmyslových zařízení, ekologickou likvidaci vozidel a další činnosti spojené s recyklací kovů.

Text: Michal Štengl, foto: autor a Kovošrot



ŠPANĚLSKÝ CZECHBUS

Na madridském výstavišti IFEMA se koncem října uskutečnil největší veletrh autobusů a servisní techniky na Pyrenejském poloostrově Feria Internacional del Autobús y del Autocar. Jako jediné tuzemské médium jsme ho navštívili.



Minibus roku 2025: Tremonia City 75

Veletrh FIAA se koná každé dva roky a svým rozsahem a zaměřením má velmi blízko k tuzemskému Czechbusu, který letos probíhá v termínu od 19. do 21. listopadu. Patnáctý ročník FIAA se výrazně rozrostl, na 38 700 m² ve dvou halách obřího výstaviště IFEMA Madrid se prezentovalo 94 firem z 12 zemí. Během tří dnů ho navštívilo přes 10 500 profesionálů, z nichž každý pátý byl cizinec.

Král mezi minibusy

V rámci slavnostního večera den před zahájením veletrhu zde byl vyhlášen i vítěz prestižní ankety Minibus of the Year 2025, kterým se stal model Tremonia City 75 Electric, postavený na technice Mercedesu-Benz Sprinter. Reportáž z Eurotestu, kde o vítězi rozhodoval i šéfredaktor našeho magazínu a autor článku, přineseme v příštím čísle. Není náhoda, že se tento test konal právě v Madridu, protože segment minibusů a obecně nástaveb je ve Španělsku velmi silný. I proto se při popisu zaměříme na ně i na méně obvyklé výrobce, které třeba na Czechbusu tak často nevídáme. A nebude asi pro nikoho překvapením, že velká část exponátů a novinek měla plně nebo alespoň částečně elektrický pohon. A to nejen městské či příměstské autobusy, ale i meziměstské a dálkové.



Aveuro Ambra Touristic



Auto-Cuby

Zbytek Evropy

Z velkých výrobců zde měly velké expozice Iveco Bus a Mercedes-Benz/Setra, které ale nepřivezly nic nového. Solaris, který má španělského majitele, ukázal Bus of the Year Urbino 18 Hydrogen. U nás „pohřbené“ Volvo Buses ukázalo naftový a elektrický podvozek, na němž vznikl i vystavený městský elektrobus BZL Elec. Velkou expozicí, zaměřenou hlavně na luxusní minibusy na bázi Sprinteru, se blýskl polský Auto-Cuby. Zahanbit se nenechal ani účastník Eurotestu, rumunské Aveuro, které vedle konverzí na bázi Sprinteru dělá i nástavby na Daily.



Volvo BZL Elec

Made in Spain

Nejvíce návštěvníků na tiskové konferenci měl Irizar, který zde ve světové premiéře představil elektrický meziměstský autobus i3. S délkou 12,75 m pojme 45 cestujících a s bateriemi (NMC i $LiFePo_4$) s kapacitou až 528 kWh nabídne dojezd až 500 km. Dobíjení je možné 150 kW přes CCS2 nebo 300 kW přes pantograf. Výroba integrální verze se rozjede příští rok v červenci, první zákazníci se dočkají na konci roku 2025. Irizar ale nabídne i podvozek pro nástavbáře.

I u nás velmi dobře známý Beulas přivezl hned tři exempláře. Patrový bus Jewel, postavený na podvozku MAN, 10m coach Cygnus na technice Scanie a minibus Kala, vycházející z MAN TGE.

Firma car-bus.net vedle účastníka Eurotestu 2024 Zeroid eUrban zaujala i minibusem eDiplomatic na bázi eSprinteru s úžasně luxusním interiérem. Karosář Ferqui ve světové premiéře vystavil plně elektrický minibus Lagos, postavený na technice Iveca eDaily 70C21. Karoserie je vyrobena z hliníku a kompozitu a je skoro o 300 kg lehčí než klasická kovová. Kapacita 25 až 33 míst. Ze tří exponátů firmy Indcar nás nejvíc bavil elektrický mikrobus e-B6, který vznikl ve spolupráci s francouzským Bluebusem.

Španělsko-portugalský výrobce Unvi, který má v nabídce kompletní portfolio od minibusů až po doubledeckery, zaujal především elektrickým 7m mikrobusem eC24s pro až 41 cestujících, schopným díky 144 až 298 kWh v bateriích až 16hodinového provozu.


Indcar e-B6



Irizar i3


car-bus.net eDiplomatic



Ferqui Lagos


Unvi eC24s



Beulas


Temsa LD SB E



Otokar e-Kent C


Isuzu Novo Volt


Karsan e-ATA Hydrogen

Turecko

V Madridu nechyběl prakticky žádný velký turecký výrobce. Jako první měla tiskovku Temsa, která uvedla nový 12,4 m dlouhý elektrický meziměstský model LD SB E s kapacitou 57 osob, 350kWh baterií, motorem o výkonu 250 kW a dojezdem až 350 km. Otokar do Madridu přivezl skoro celé své portfolio. Technologickou vyspělost předvedl autonomní verzí mikrobusu eCentro, hlavní novinkou ale byl nový e-Kent C, plně elektrický městský autobus, nabízený v délkách 10, 12 a 18 m. Vystavená základní verze nabízí přepravní kapacitu 108 lidí, motor Voith má 450 kW a napájí ho 450 kWh. Jedním ze dvou exponátů Anadolu Isuzu byl elektrický model Novo Volt se 176 kWh a 325kW elektromotorem. Karsan jako jeden z mála přivezl čistě vodíkový autobus e-ATA Hydrogen.

Čína

Říši středu zastupovaly tři značky. Nejmenší expozici měl Alfabus, který přivezl dva městské elektrobusy ECity L08 a L12 s bateriemi 422 a 310 kWh. King Long, který byl i na IAA v Hannoveru, ukázal nejen koncept elektrického coache, ale i sériový model U12 Zero, naftový midicoach C10 a meziměstský autobus U13 X. Velkou expozici měl Yutong. Městský segment zastupovaly mikrobusy e7S a U10, velkou pozornost ale budil i sériově prodávaný elektrický coach T12E s baterií 350 a 422 kWh zajišťující reálný dojezd až 400 km.


Yutong T12E


King Long C10, U13x a U12 Zero

TEXT: Michal Štengl, FOTO: autor



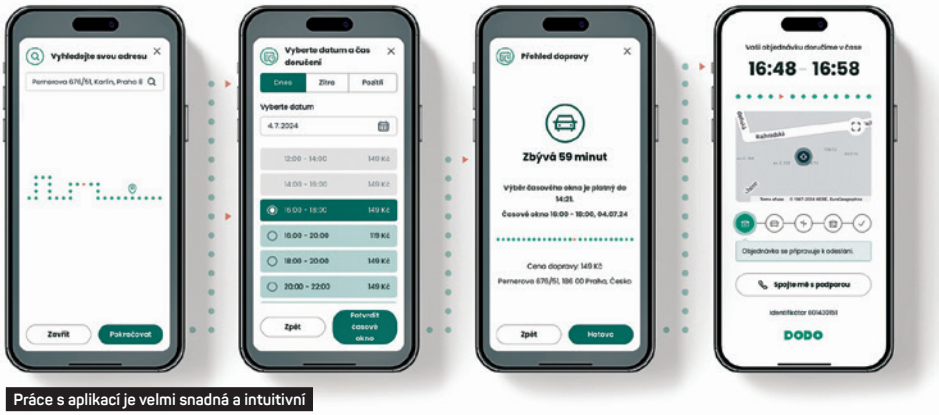
DODO má dnes flotilu téměř 1200 vozů, kterými jezdí 2600 kurýrů



Mezi zákazníky DODO patří i Decathlon

DORUČENÍ NA ČAS PRO VŠECHNY

Technologicko-logistická společnost DODO chce nabídnout své univerzální řešení pro doručení zásilek v předem zvolený den a čas do širšího prostoru e-commerce.



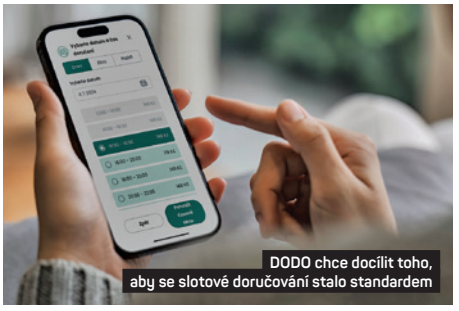
Práce s aplikací je velmi snadná a intuitivní

Dodání zboží v konkrétním časovém okně, které je již standardem v oblasti potravin, začíná DODO rozšiřovat i do dalších segmentů a klade si za cíl ze slotového doručování postupně vytvořit tržní standard. Fakt, že je o takový posun standardu služeb zájem, potvrzuje i průzkum agentury STEM/MARK. Ten mimo jiné ukazuje, že by 80 % zákazníků dalo přednost e-shopu, který jim zásilku doručí v jimi zvolený čas.

Z potravin i jinam

„Hodinová časová okna se spotřebitelům osvědčila u nákupů potravin a tento komfort stále častěji vyžadují napříč dalšími segmenty e-commerce. A není divu – prozákaznicky orientovaný přístup by neměl spočívat v tom, že zboží dorazí v momentě, kdy se to hodí e-shopu či dopravci. Lidé si stále více uvědomují, že čas je jejich nejvzácnější komodita. Nákup by tedy logicky měl dorazit v momentě, kdy se to zákazníkovi hodí a kdy s jeho převzetím počítá,“ popisuje změnu paradigmatu komerční ředitel DODO Peter Menky.

Mezi segmenty e-commerce, kde je nyní největší poptávka po doručení v konkrétních časových intervalech, se řadí kromě potravin také léky, potřeby pro domácí mazlíčky, kosmetika, elektronika, oblečení, sportovní vybavení a obchody typu hobbymarketů. Díky spolupráci s DODO mohou zákazníci využívat doručení v přesně stanovených časech u řetězců, jako jsou Dr. Max, Decathlon, Samsung, Rituals a Super zoo.


DODO chce docílit toho, aby se slotové doručování stalo standardem

Rozšíření pomocí widgetu

Pro e-shopy, které chtějí nabídnout časově přesné doručování, DODO vyvinulo do systémů snadno integrovatelný widget. Ten jim nabízí rychlou a finančně nenáročnou možnost, jak v naprosto minimálním čase implementovat řešení, díky němuž budou moci vyhovět požadavkům zákazníků na přesnost a spolehlivost doručování. Widget je k dispozici pro každý e-shop bez ohledu na jeho zaměření a umožní zákazníkovi zvolit si přesný den a časové okno pro doručení zásilky, čímž prodejce předchází jedné z nejčastějších příčin nespokojenosti zákazníků. A to i skrze uživatelsky přívětivou mobilní aplikaci.

Cena podle času a složitosti

Každý časový slot má mírně odlišnou cenu, jejíž výši částečně ovlivňuje i vzdálenost a náročnost doručení. DODO také zaručuje, že neprodá víc kapacit, než reálně má. Ty se nabízejí až po vyhodnocení objednávek. Jakmile je reálná objednávka zadána, zkontrolují se kapacity, upraví se a objednávka se uloží. Pak dochází k plánování trasy pro jednotlivé vozy.

DODO se pyšní ekologicky šetrným přístupem k městské logistice, který je založen na principu zónové logistiky. Ta kombinuje výhody řešení s cross-docky a mikrozónami, je však technologicky velmi náročná na plánování tras. DODO si proto vyvinul a praxí ověřil vlastní sofistikovanou datovou platformu GAIA, která řídí veškerou logistiku. Tato technologie umožňuje efektivní plánování tras pro každého kurýra, bere v potaz dopravu i změnu objednávek, vše probíhá on-line a dynamicky se neustále mění. Nicméně nad systémem je stále člověk, který dokáže na rozdíl od počítače i improvizovat.

Iniciativa Nečekej

DODO také spouští iniciativu Nečekej s cílem redefinovat standardy doručování v e-commerce. Nový web na doméně necekej.online poskytuje data o zákaznických preferencích a apeluje na e-shopy, aby svým zákazníkům nabízely přesnější a pohodlnější možnosti doručování. Tato iniciativa motivuje obchodníky k požadavkům na přepravce, aby zlepšovali své služby.

Text: Michal Štengl, foto: autor a DODO

FEE Transport zařadila do své aplikace sekci Poptávka

Jedna z největších tuzemských soukromých firem, která zajišťuje dopravu, spedici a skladování, rozšiřuje svou zákaznickou aplikaci. Zákazníci díky tomu mohou zadávat poptávky kdykoliv a kdekoliv ze svého mobilního telefonu.



Náhled aplikace s novou funkcionalitou

Rozšíření aplikace o poptávky je reakcí na aktuální situaci, kdy jsou objednatelé přeprav velmi časově vytíženi. ***„Zákazníci dnes mnohdy nemají čas sedět u počítače a psát e-maily. Dodnes to fungovalo tak, a souběžně ještě funguje, že zákazníci volají na dispečink a diktují nám své požadavky na přepravy. Dispečer si jejich požadavky napíše a dle toho řeší možnosti přeprav. V tomto případě tedy může docházet k chybovosti tím, že si dispečer něco špatně poznačí. Aplikace tedy zrychluje objednávku a eliminuje chybovost,“*** konstatuje Václav Maťátko, chief operating officer společnosti FEE Transport.

Díky aplikaci zákazníci on-line komunikují přímo se svým dispečerem. ***„Aplikace je on-line provázána s naším systémem, okamžitě po zpracování dispečerem zákazníkovi přijde notifikace s cenou a dochází k potvrzení nebo odmítnutí objednávky, což se propíše v systému,“*** vysvětluje Daniel Trávníček, ředitel olomoucké pobočky společnosti FEE Transport, kterou jsme navštívili.

Doplňuje, že aplikace je přehledná, zákazníci v ní mají jasný přehled o tom, co už poptali a co ještě ne, navíc mají jistotu, že zadali veškeré potřebné informace. ***„Aplikace zákazníka sama navádí, takže se nemůže stát, že by nevyplnil termín přeprav, ložné metry, hmotnost, popis přepravovaného zboží, adresy vyzvednutí a místa doručení. Uvádí i hodnotu zboží, což je pro nás důležité z hlediska pojištění. Díky aplikaci mají dispečeři jasné a úplné informace o každé poptávané přepravě. Hodně našich zákazníků patří do mladé generace, která s telefony a aplikacemi pracuje s oblibou, snažíme se tedy reagovat na tento trend. V aplikaci jsou i faktury,“*** uvádí Daniel Trávníček. A navíc firmy mohou do poptávky zadat i cenu, za kterou si představují danou přepravu zrealizovat.



Václav Maťátko (vlevo) a Daniel Trávníček

Společnost FEE Transport je na trhu 11 let, má jedenáct poboček a denně realizuje cca 700 přeprav. 85 % jejich zákazníků jsou tuzemské firmy, zbytek zahraniční. Vedle silniční dopravy zajišťuje expresní, leteckou a námořní dopravu, zajistí i nadrozměrnou dopravu, sběrnou službu nebo audit dopravních služeb. **-red-, foto: MŠ**

PPL má věrnostní program

Společnost PPL ve své mobilní aplikaci mojePPL spustila věrnostní program, kde mohou zákazníci postupovat až deseti úrovněmi, přičemž s každou vyšší úrovní získávají větší výhody pro odesílání a objednávání zásilek.

Body zákazníci získají za stažení aplikace, odeslání i přijetí zásilky, hodnocení doručení nebo za plnění speciálních výzev. Za nasbírané bonusové body mohou uplatnit slevy v různé výši na službu Balík pro tebe, tedy odesílání zásilek jakékoliv jiné fyzické osobě. Prozatím nejvyšší odměna, které mohou dosáhnout, je odeslání zásilky za 1 Kč.



PPL je vůbec první přepravní společnost, která má věrnostní program

Na základě počtu nasbíraných bodů mohou uživatelé mojePPL postupovat deseti úrovněmi. S pokročilejší úrovní se navyšují i výhody, které za odesílání a přijímání zásilek zákazníci získávají. Názvy jednotlivých levelů jsou navíc laděny do přepravního slangu. Postupem času mohou spotřebitelé postoupit například do úrovně Lovec balíků, Mistr trasování, Hrdina provozu, Strážce skladu, Dirigent doručování, Šéf zásilek a nakonec až Vládce logistiky.

Vše, co se věrnostního programu týká, naleznou uživatelé přehledně ve speciální záložce v aplikaci. Na pár kliknutí si tak mohou zkontrolovat své konto a současnou „herní úroveň“, možnosti slev, kterých momentálně mohou dosáhnout, a také si prohlédnout přehled aktivních výzev a úkolů včetně toho, jak se jim daří jejich plnění. K dispozici je také nápověda, jak získat více bodů. **-red-, foto: PPL**



FM Logistic plánuje další expanzi

FM Logistic investuje do svého rozvoje 200 milionů eur

Přední hráč v oblasti dopravy a logistiky oznámil ambiciózní plán financování s účastí silného bankovního syndikátu, zahrnujícího Crédit Agricole, Société Générale, BNP Paribas a Crédit Mutuel-CIC.

Tento syndikovaný úvěr ve výši 200 milionů eur umožní FM Logistic realizovat svůj strategický harmonogram urychlení ambicí na růst na mezinárodním trhu. Investice bude směřovat především do posílení pozice skupiny na trhu a do zkoumání nových příležitostí rozvoje v oblasti skladování a dopravy. Financování má šestiletou splatnost a může být rozšířeno na podporu cílů vnějšího růstu skupiny. Je dokladem nejen obnovené důvěry finančních partnerů v dlouhodobou strategickou vizi společnosti, ale také v odolnost jejího obchodního modelu v dnešním složitém prostředí. **-red-, foto: FM Logistic**



Dachser nasazuje nejdříve dostupná vozidla



Expresní přeprava má místo v automobilovém průmyslu

ŘEŠENÍ PRO URGENTNÍ ZÁSILKY

Moderní logistika je postavena na dokonalém plánování na základě kvalitních dat o zboží a zásilkách. Ovšem nepředvídatelné události se nevyhýbají ani těm nejorganizovanějším systémům. Pak se ke slovu dostávají expresní přepravy. Dobře je známe z oblasti kurýrních služeb. Nicméně expresní přepravy jsou zapotřebí také u paletových zásilek a větších objemů. Jak fungují?

Rychlost a efektivita logistiky jsou klíčovými faktory úspěchu na všech světových trzích. Logistické služby musí umět reagovat na měnící se podmínky trhu, zákaznické požadavky i nepředvídatelné události. Logistický provider by měl umět pokrýt menší výkyvy v objednávkách svých zákazníků flexibilně i v rámci standardních služeb. Jan Polter, obchodní ředitel Dachser Czech Republic, k tomu uvádí: ***„Dachser je specialistou na sběrnou službu a díky své logistické síti dokáže absorbovat řadu požadavků na doručování. Díky prediktivnímu plánování na základě kvalitních zákaznických dat se dokážeme připravit na sezonní výkyvy, naše síť umožňuje v rámci produktu targospeed i rychlé doručení v limitech sběrné služby pro nenadálé události. Tam, kde je požadavek na přesné a zároveň co nejrychlejší doručení zásilek, nastupuje naše charterové oddělení, které má na starosti celovozové přepravy a expresní objednávky mimo sběrnou službu.“***

Rychlé doručení pro nenadálé události

Expresní přepravy jsou ze své logiky nákladnější než přepravy systémové, jako je právě sběrná služba. Firmy je objednávají především pro urgentní dodávky. Například do výroby, kde by vznikaly vysoké náklady při odstavení výrobní linky. Expresně se dodávají také díly při výrobních poruchách. Tyto situace vyžadují okamžitou reakci a expresní přepravy jsou často jediným řešením.


Jan Polter

„Expresní přepravy také využívají společnosti, které si drží jen malé skladové zásoby. I když tento typ obchodního modelu poměrně výrazně upozadilo období koronavirové pandemie, kdy se dodavatelské řetězce zpřetrhaly a společnosti s nízkými skladovými stavy musely na svoje komponenty čekat celé týdny,“ vzpomíná Jan Polter.

Do podobné situace se výrobci či prodejci mohou dostat i v souvislosti s náhlým sezonním výkyvem či prudkou reakcí trhu na nějakou novinku. Samostatnou kapitolou je potom segment automotive – dodavatelé do výrobních závodů jsou často pod smlouvami s přísnou penalizací za zpožděné dodávky, které se realizují do přesně stanovených časových oken, just-in-time, aby navazovaly na takt výrobních linek.

Kombinace se standardní sběrnou službou

Na expresní přepravy po Evropě se nasazují nejdříve dostupná vozidla, rychlost doručení má bohužel často přednost před ekologickým aspektem přepravy, a tak zpravidla nejezdí vozidla s expresními zásilkami plně vytížená. Podle vzdálenosti je nejčastějším požadavkem doručení do 24/48 hodin od objednání, ale pokud se jedná o vnitrostátní přepravy, může jít i o požadavky na kratší čas, navíc s doručením například o víkendu či v nočních hodinách. ***„U vzdálených evropských destinací, kam jezdí naše každodenní přímá linka, například dokážeme efektivně zkombinovat standardní přepravu sběrnou službou až do země určení s expresní přepravou na poslední míli, kterou zrealizuje naše místní pobočka,“*** zmiňuje Jan Polter jedno z řešení, která zákazníci společnosti Dachser, pro urgentní zásilky využívají. V takovém případě těží nejen z kratšího doručovacího času, ale i příznivějších nákladů a v neposlední řadě má taková pozemní přeprava také nižší uhlíkovou stopu.



Letecká přeprava je nejrychlejší, ale také drahá

Letecká přeprava je nejrychlejší

Vzhledem ke globálním dodavatelským řetězcům a výrobním závodům v zámoří na jiných kontinentech tvoří neodmyslitelnou součást expresních přeprav také přepravy letecké. V porovnání



Expresně se přepravují i jednopaletové zásilky

s ostatními druhy přepravy patří mezi ty nejrychlejší. Také zde, podobně jako v pozemních přepravách, lze objednat různé druhy leteckých služeb podle požadovaného termínu dodání.

„Pro vysoce urgentní zásilky je možné využít expresních produktů leteckých dopravců. V porovnání se standardními sazbami jsou jejich ceny sice vyšší, nicméně poskytují záruku, že zásilka bude pro daný let upřednostněna před zásilkami knihovanými jako produkt standardní. Další výhodou je přednostní odbavení při příjezdu zásilky na cargo terminál,“ uvádí Jan Purek, manager air freight, Air & Sea Logistics, Dachser Czech Republic, a dodává, že ***„je ovšem důležité zmínit, že ani expresní produkt neznamená stoprocentní garanci doletu podle původního knihování. Letečtí dopravci se řídí interními předpisy, které určují prioritizaci nakládky na daný let.“***


Marek Botka

Přednost před cargem mají například zavazadla cestujících, živá zvířata, zboží podléhající rychlé zkáze či lidské ostatky. Prémiovou variantou expresní přepravy pro malé zásilky je takzvaný On Board Courier (OBC), spočívající v přepravě zásilek evidovaných jako příruční či odbavené zavazadlo. Výhoda tohoto servisu je dostupnost 24/7, celosvětové pokrytí a možnost door-to-door přepravy včetně zajištění celních procedur. Nabízí se k němu i doplňkové služby, jako je například přebalení zásilky či zasílání pravidelných statusů o jejím stavu od naložení po dodání finálnímu příjemci. Služba On Board Courier ale má omezení v podobě maximálních rozměrů a hmotnosti zásilky, vázaných na limity konkrétních leteckých dopravců pro příruční a odbavená zavazadla. Zároveň nejsou akceptovány všechny komodity, vyloučené z přepravy je například nebezpečné zboží.

Nejen rychlost, ale také preciznost

Expresní přeprava je ve společnosti LogEx Logistics často požadována, když zákazníci potřebují zboží přepravit co nejrychleji, obvykle kvůli naléhavým potřebám nebo přísným termínům. V praxi to může znamenat cokoli, od náhradních dílů pro průmyslovou výrobu přes větší dodávky pro automobilový průmysl až po jednopaletové zásilky.

„Dnes už expresní přeprava znamená nejen rychlost, ale i preciznost a sledování zásilek v reálném čase, takže zákazníci mohou vidět, kde se jejich zboží právě nachází. V expresní přepravě je nutností monitorovat zakázku opravdu velmi pečlivě a umět reagovat dle procesů na mimořádné události. V této souvislosti se výrazně zlepšily technologie a logistické procesy, které nám umožňují doručení zboží v požadovaných termínech. Expresní přepravy a servis s nimi spojený patří do našeho běžného portfolia služeb,“ vysvětluje Marek Botka, strategický ředitel společnosti LogEx Logistics, a dodává, že zákazníci dnes očekávají rychlost a spolehlivost. Chtějí přesné informace o doručení a možnost sledovat zásilku v reálném čase. Zároveň je velice důležitá flexibilita, například možnost změnit místo nebo čas doručení.


Řidiči musí rychle reagovat na případné změny

Požadavek na expresní přepravu většinou vzniká na základě změny požadavků zákazníků nebo z důvodu poddimenzované skladové zásoby nebo výroby. Klíč proto představuje precizní servis takovéto zakázky. Firmy provozující expresní přepravu rovněž musí zajistit, aby zboží dorazilo nepoškozené, což vyžaduje pečlivé balení a manipulaci.



Zákazník očekává rychlost a spolehlivost

Pomáhají informační technologie

Marek Botka zdůrazňuje, že páteří moderní expresní přepravy jsou informační technologie, zajišťující automatizaci procesů, sledování zásilek v reálném čase a efektivní řízení skladových zásob. Například systémy pro řízení dopravy optimalizují trasy a zkracují časy doručení, zatímco senzory a IoT zařízení monitorují teplotu a vlhkost, aby zboží s takovými požadavky dorazilo v ideálním stavu. Existují i chatboti odpovídající na zákaznické dotazy a softwarové nástroje, které predikují poptávku a pomáhají plánovat kapacity. Technologie tu skutečně posouvají hranice možného doslova každý den.

Jaké nároky klade expresní přeprava na práci řidiče? Marek Botka tvrdí, že řízení v rámci expresní přepravy rozhodně představuje výzvu: ***„Řidiči musí být nejen skvělí za volantem, ale musí také umět rychle reagovat na změny trasy a komunikovat s dispečery. Pracují často pod tlakem času, takže zvládání stresu je zásadní. Také se od nich očekává fyzická zdatnost, protože často manipulují se zásilkami. Samozřejmě musí být precizní a dbát na svoji bezpečnost a také na bezpečnost zásilky.“***

S uvedenými firmami připravil Václav Podstawka.
Foto: Dachser, LogEx a Václav Podstawka



Dodavatelské řetězce: VÝZVY A TRENDY BUDOUCNOSTI

Moderní logistika čelí mnoha výzvám, které vyžadují inovativní řešení a neustálý vývoj. Dodavatelské řetězce jsou složitým systémem, jehož úspěšná správa je klíčová pro efektivní pohyb zboží mezi kontinenty.

V tomto článku se zaměříme na problémy, které aktuálně ovlivňují dodavatelské řetězce, a představíme inovace a trendy, které mohou pomoct tyto výzvy překonat. Na konkrétních příkladech společnosti METRANS, která patří mezi lídry intermodální přepravy, si ukážeme, jak technologie a moderní procesy mění budoucnost logistiky.

Výzvy dodavatelských řetězců na hlavních koridorech

Dodavatelské řetězce čelí řadě překážek, zejména na hlavních evropských koridorech. Mezi časté problémy patří přetížení dopravních tras, nedostatečné kapacity v přístavech a terminálech nebo kolísající poptávka, která ovlivňuje stabilitu logistických procesů. Efektivní fungování na těchto koridorech vyžaduje, aby poskytovatelé logistických služeb nejen reagovali na aktuální problémy, ale také předvídali budoucí výzvy. Společnost METRANS díky své rozsáhlé síti terminálů a kombinovaným přepravním řešením usiluje o stabilitu a plynulost dodavatelských řetězců napříč Evropou.

Železniční infrastruktura: Základ moderní logistiky

Železniční doprava je páteří moderních dodavatelských řetězců. Výhodou oproti silniční dopravě je nejen její vyšší kapacita, ale také menší vliv na životní prostředí. METRANS, jako jeden z největších intermodálních operátorů v Evropě, využívá svou síť terminálů a elektrifikované tratě k tomu, aby snížil emise CO_2 a přispěl k udržitelnější dopravě.

Strategické investice do modernizace železniční infrastruktury umožňují efektivnější využití kapacit a lepší propojení mezi klíčovými evropskými přístavy a vnitrozemskými logistickými centry. Budoucnost logistiky tedy nepochybně spočívá v dalším rozvoji železničních sítí a infrastrukturních projektů.

Technologické inovace: IT řešení pro řízení provozu

Budoucnost logistiky je úzce spjata s technologiemi, které zrychlují, zpřesňují a zlevňují jednotlivé operace. METRANS je v této oblasti průkopníkem a neustále inovuje své systémy. Klíčovým nástrojem je sofistikovaný METRANS Informační Systém (MIS), který propojuje jednotlivé části dodavatelského řetězce – od plánování po samotnou realizaci přeprav.

Aplikace MTRUCKS, která je součástí MIS, umožňuje řidičům kamionů rezervaci časových oken pro odbavení na terminálech a zajišťuje hladkou výměnu informací mezi dopravci a terminály. Řidiči mohou prostřednictvím aplikace sledovat všechny potřebné detaily přepravy, včetně CMR dokladů a technických kontrol kontejnerů. Automatizace těchto procesů zvyšuje efektivitu a snižuje riziko chyb způsobených lidským faktorem.

Další významnou inovací je zavedení elektronického nákladního listu e-CMR, který nejen zrychluje výměnu dat mezi dopravci, odesílateli a zákazníky, ale také výrazně snižuje papírovou zátěž, což má pozitivní vliv na životní prostředí.

Budoucí vývoj: Ekologie, efektivita a umělá inteligence

Budoucnost logistiky je formována třemi hlavními směry – ekologickými inovacemi, zvyšováním efektivity a využíváním moderních technologií, včetně umělé inteligence.

Ekologie hraje klíčovou roli v logistice i celém průmyslu. METRANS směřuje k co největšímu



snížení emisí a zavádí ekologická řešení, která přispívají k udržitelnosti provozu. Díky optimalizaci tras a lepšímu řízení zásob prostřednictvím AI mohou firmy snížit své emise uhlíku až o 15 % a zlepšit své udržitelné postupy.

Zvyšování efektivity je další prioritou. 44 % logistických podniků v roce 2024 uvádí zvýšení produktivity díky využití AI. Tato technologie pomáhá optimalizovat trasy, snižovat náklady na palivo a zkracovat dodací doby. Autonomní vozidla a drony zrychlují dodací časy, přičemž drony mohou doručit zásilku do 30 minut, ale to je ještě budoucnost.

Automatizace a umělá inteligence

AI již dnes využívá mnoho velkých logistických firem. Očekává se, že do roku 2030 bude trh s AI-driven logistikou dosahovat hodnoty 64 mld. USD, což reflektuje rostoucí poptávku po modernizaci logistických procesů a automatizaci, která zvyšuje efektivitu a snižuje náklady.

Mladá generace jako klíč k inovacím

Budoucnost logistiky patří mladé generaci. METRANS aktivně spolupracuje se školami a univerzitami, aby do svého týmu přilákal mladé talentované lidi, kteří přinášejí nové pohledy na řešení problémů a inovace. Právě tato „mladá krev" bude hrát klíčovou roli v rozvoji budoucích technologií a udržitelných řešení, která jsou nezbytná pro další růst a úspěch v oboru.



Moderní technologie, ekologie, nová generace

Dodavatelské řetězce čelí mnoha výzvám, ale díky moderním technologiím, ekologickým řešením a mladým talentům mají před sebou dynamickou budoucnost. Společnost METRANS je příkladem toho, jak lze inovace, digitalizaci a udržitelnost úspěšně spojit pro budování efektivnější a ekologičtější logistiky, která bude připravena čelit dalším výzvám. **METRANS**

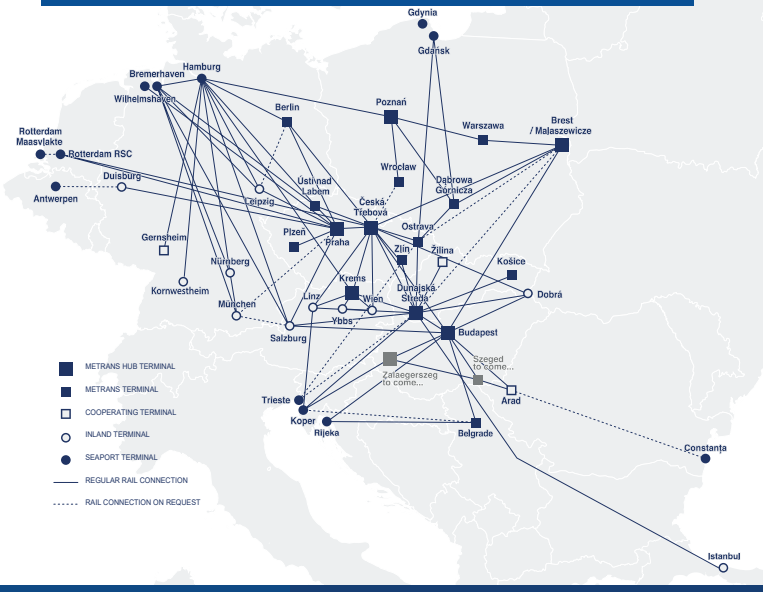
METRANS
Carbon Neutral Transport

www.metrans.eu
+420 267 293 111
info@metrans.eu



VAŠE NEUTRÁLNÍ INTERMODÁLNÍ ŘEŠENÍ PRO EVROPU

ŘEŠENÍ NA MÍRU NA ZÁKLADĚ ALL INCLUSIVE



- Více než 130 trakčních a posunovacích lokomotiv
- Flotila více než 4000 vlastních vagónů pro přepravu kontejnerů
- Kontinentální přepravy

PŘEPRAVY Z/DO NÁMOŘNÍCH PŘÍSTAVŮ

- Hamburg
- Bremerhaven
- Wilhelmshaven
- Duisburg/Antwerpen
- Koper
- Trieste
- Rijeka
- Rotterdam
- Istanbul
- Gdansk

- Více než 650 pravidelných odjezdů vlaků týdně
- 1,4 milionů TEU roční objem přepravy *TEU = 20´kontejner
- 20 kontejnerových terminálů v celé Evropě +2 terminály ve výstavbě



IT řešení skupiny OLTIS pro dopravní logistiku

OLTIS Group je předním poskytovatelem IT systémů pro dopravu, spedici a logistiku. Sofistikovaná a na míru šitá řešení umožňují snadnou integraci s vlastními i zákaznickými systémy a zvyšují efektivitu procesů v dopravních a logistických společnostech.

Na veletrhu InnoTrans 2024 v Berlíně představila skupina OLTIS odborné veřejnosti svá moderní a komplexní IT řešení, která vyvíjí a implementuje pro zákazníky z oblasti železniční dopravy a logistiky. Pro dopravce, správce infrastruktury, majitele vozidel nebo provozovatele kontejnerových terminálů byla připravena známá IT řešení i řada novinek. Modul K, certifikovaný evropským orgánem ERA, je určen k propojení interních systémů železničního dopravce se systémy provozovatele infrastruktury nebo s dalšími subjekty vyžadujícími komunikaci v normě TAF/TAP TSI. Jedná se o praktický nástroj, který tvoří komunikační rozhraní do světa standardizované výměny dat TAF/TAP TSI.

Projekt inteligentního vozu

Ve spolupráci se slovenským výrobcem vagonů TATRAVAGÓNKA a českým výrobcem senzorů LEVEL realizuje skupina OLTIS projekt inteligentního vagonu. Cílem komplexního telematického systému pro průběžné sledování, analýzu a vyhodnocování provozních dat železničních vozů je eliminovat rizika spojená s jejich provozem, zvýšit bezpečnost železniční dopravy a zefektivnit údržbu, povinné prohlídky a kontroly. Tento inovativní systém výrazně zvyšuje efektivitu, bezpečnost a prediktivní údržbu železničních vozů.

Pomoc pro dispečery

Otázkou využití umělé inteligence pro podporu náročné práce dispečera v železniční dopravě se zabývá OLTIS Group v rámci jednoho ze svých výzkumných projektů. Navrhované řešení by mělo dispečera připravit na potřebná rozhodnutí, která jsou podpořena nejen optimalizací využití zdrojů, ale také poučením z již učiněných rozhodnutí a jejich reálných dopadů.

Datové spojení mezi dopravci a infrastrukturou v Maďarsku

V Maďarsku bylo úspěšně implementováno elektronické rozhraní pro datovou komunikaci mezi železničním dopravcem MMV Magyar Magánvasút Zrt. a železniční infrastrukturou, které vyvinula společnost OLTIS Group. Tento systém, rozšířený o komplexní provozní informační systém, umožňuje nejen standardizovanou komunikaci podle TSI TAF, ale také pokročilé nadstandardní služby. Implementovaný logistický webový portál LWP poskytuje mimo jiné automatizované kalkulace cen, řízení přepravních úkolů, personální řízení a analýzu dat prostřednictvím nástrojů business intelligence, což významně podporuje rozhodování na úrovni managementu.

Konti pro terminál CLIP v Poznani

Společnost CID International, partner OLTIS Group, zavádí moderní, modulární, otevřený a škálovatelný systém Konti v nově budovaném kontejnerovém terminálu kombinované dopravy společnosti České přístavy v Ústí nad Labem. Jedná se o software pro řízení a provoz kontejnerových a multimodálních terminálů. Stejný systém byl společností CID International nedávno zaveden v polské společnosti CLIP (Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań II) v Dąbrowě Górnicze u Katovic a například v terminálu Českých přístavů v Mělníku.

Kontejnerové terminály poskytují služby společnostem, které přepravují zboží v kontejnerech z různých částí světa do místa překládky, odkud zajišťují jeho distribuci koncovým zákazníkům. Terminály fungují v režimu dovozu i vývozu. Aby byla překládka v terminálech efektivní, musí být řízena systematicky. To zajišťuje systém Konti, dodávaný společností CID International, jehož hlavním úkolem je optimalizovat vykládku a nakládku kontejnerů (nebo ILU = intermodal loading unit = kontejner, návěs, cisterna).

Jen nezbytná manipulace

Optimalizace systému spočívá ve vhodné volbě pořadí vykládky, nakládky a překládky mezi dopravními prostředky (auto, vlak, loď) tak, aby nedošlo k založení kontejneru, který je naplánován k dalšímu pohybu, tj. aby kontejner, se kterým se má manipulovat jako s prvním, nebyl založen ostatními. Tato optimalizace minimalizuje zbytečnou manipulaci. Systém Konti je tedy určen k řízení a provozu kontejnerových a multimodálních (intermodálních) terminálů s implementací systému WMS Logi, což je systém pro řízení a provoz logistických skladů.

Optimální využití techniky a místa

Systém Konti zajišťuje v terminálech optimální využití všech dostupných manipulačních prostředků (reach stacker, jeřáb), což zaručuje minimum průjezdů naprázdno. Když do terminálu přijede vlak s naloženými kontejnery, musí být na ploše terminálu složeny, a pokud cestují ze zemí mimo EU, což je častý případ, musí projít celní kontrolou. Kontejnery musí být na ploše terminálu rozmístěny tak, aby mohly být ve stanovených časech přepraveny ke konečným zákazníkům bez zbytečných překládek. Současně musí být v terminálech systematicky řízeno skladování prázdných kontejnerů, které se vracejí od zákazníků, a skladování plných kontejnerů se zámořskými destinacemi. Software vše řídí tak, aby pohyby stohovačů a jeřábů v terminálech byly minimální.

Práce v terminálu je výrazně efektivnější, vše je optimalizováno tak, aby součet pohybů v rámci manipulačních operací byl co nejmenší, a zároveň musí být zajištěno, že kontejnery, které mají opustit terminál jako první, nebudou špatně umístěny.

Systém Konti se musí vypořádat i s dalšími omezeními v terminálech. Hlídá například to, že plný kontejner nelze umístit na prázdný, protože by mohlo dojít k jeho zborcení. Další omezení spočívá v tom, že kontejnery mají různé velikosti. Nejmenší bývají dvacetistopé, nejčastěji používané jsou čtyřicetistopé. To vše má vliv na uspořádání skladování.

Informační systém Konti obsahuje podporu práce ve více jazycích a je komplexním řešením pro správu a řízení kontejnerových překladišť a multimodálních přepravních terminálů.

Více na www.oltis.cz nebo www.oltis.sk



100 LET LKW WALTER
INOVACE A UDRŽITELNOST V DOPRAVĚ



U příležitosti významného jubilea společnosti LKW WALTER přinášíme rozhovor s panem Samuelem Adrienem Morym, vedoucím prodeje společnosti LKW WALTER.

• Nejprve vám blahopřejeme k výročí! Vzhledem k tomu, že trávíte hodně času se svými obchodními partnery, jaké jsou klíčové faktory úspěchu společnosti LKW WALTER?
Děkuji! Ve společnosti LKW WALTER pracuji již více než šest let. Během této doby jsem se mohl aktivně podílet na tomto úspěchu a přispívat k němu. Naše společnost se z malé kanceláře ve Vídni vypracovala na jednu z předních evropských dopravních společností. Rozhodujícím faktorem zůstává dlouhodobé posilování vztahů s našimi obchodními partnery. Jednou z našich silných stránek je neustálé přizpůsobování se měnícím se požadavkům trhu s podporou nových inovací v oblasti dopravy. Společně s našimi partnery jsme za posledních 40 let vybudovali rozsáhlou síť kombinované dopravy. Tímto způsobem přispíváme k udržitelným dopravním řešením.

• Co podle vás stojí za dlouhodobým úspěchem společnosti LKW WALTER?
Za našimi dobrými výsledky stojí schopnost včas reagovat na nové výzvy našich zákazníků a přizpůsobovat se trendům na trhu. Zavedení kombinované dopravy v 80. letech minulého století bylo revoluční a umožnilo našim obchodním partnerům snížit emise a zároveň optimalizovat přepravní procesy.

• Mluvíte o kombinované dopravě. Jak důležitá je pro vaše obchodní partnery dnes?
Kombinovaná doprava je jedním z hlavních pilířů naší podnikové strategie. Kombinace železniční, silniční a námořní dopravy nám umožňuje výrazně snížit emise CO_2. Náš závazek k udržitelnosti, stejně jako naše ambice snížit ekologickou stopu přispěly k budování efektivnějších a ekologičtějších dopravních řešení. Konkrétně jsme my a naši obchodní partneři v loňském roce ušetřili více než 329 000 tun emisí CO_2. S podporou našich obchodních partnerů chceme dále rozšiřovat kombinovanou dopravu a pomáhat našim partnerům snižovat jejich ekologickou stopu. Kombinovanou dopravou můžeme ušetřit 70–90 % CO_2 ve srovnání s běžnou silniční dopravou. Což je v dnešní době, kdy udržitelnost nabývá na významu, obrovským přínosem pro dosažení evropských klimatických cílů.



• Jak vnímáte význam technologických inovací v dopravě?
Technologické inovace jsou pro naše obchodní partnery zásadní, a to jak při optimalizaci, tak při automatizaci dopravních procesů. Digitální platformy, jako je náš zákaznický portál CONNECT a aplikace LOADS TODAY, jim umožňují sledovat zásilky v reálném čase a zlepšují komunikaci. Pro efektivnější a modernější fungování celého přepravního systému má velký potenciál zavedení digitálního nákladního listu eCMR, který nahradí miliony papírových dokumentů. Přinese to nejen úsporu času a větší transparentnost, ale také šetrnější přístup k životnímu prostředí. Technologie a inovace jsou nedílnou součástí budoucnosti naší společnosti.

• Jaké jsou dlouhodobé cíle společnosti LKW WALTER?
Vzhledem k rostoucímu nedostatku řidičů a neustále se zvyšujícímu tlaku v oblasti ekologie zůstává jedním z cílů rozšíření kombinované dopravy. Jen jako příklad uvedu, že tento měsíc zahajujeme provoz nového spojení mezi Slovenskem a Velkou Británií a zdvojnásobujeme kapacitu do Beneluxu. To znamená 450 návěsů týdně, které převedeme ze silnice na železnici. Dalším cílem je budování zelených koridorů. Zelenými koridory myslíme kombinaci intermodální dopravy a následné využívání alternativních paliv a pohonů. Touto kombinací se dosahuje vysokých úspor CO_2 během přepravy. Naši obchodní partneři musí být připraveni do těchto řešení více investovat.

Pomocí digitálních platforem a automatizace procesů, jako je automatické stanovení cen nebo automatizované plánování, chceme také v budoucnu zajistit optimálnější organizaci přeprav a snížit počet kilometrů ujetých navíc.

• Co můžeme očekávat od společnosti LKW WALTER v příštích 100 letech?
(směje se) Je těžké přesně předpovědět, co se stane v příštích 100 letech. Jsem si jistý, že společnost LKW WALTER a náš management zůstanou věrné svým hodnotám – inovacím a udržitelnosti. Prakticky každý zaměstnanec naší společnosti může díky novým nápadům a inovacím posunout naši společnost kupředu. Proto je pro mě práce v obchodě obzvlášť atraktivní. Jsme připraveni na nové výzvy našich partnerů a budeme i v budoucnu poskytovat řešení, abychom si udrželi pozici jednoho z lídrů evropského trhu v oblasti FTL.
Děkuji vám za rozhovor!

Kariéru ve společnosti LKW WALTER Samuel Adrien Mory zahájil před šesti lety. První kroky jej vedly do oddělení Benelux, a následně působil na trzích Španělska, Portugalska a Itálie, kde se denně věnoval plánování celovozových nakládek. Po přibližně třech letech se Samuel zaměřil na každodenní práci s obchodními partnery v Pobaltských státech, což pro něj představovalo významný milník a přechod do role Sales Managera. V roce 2023 rozšířil Samuel své aktivity také o obchodní partnery z České republiky.

LKW WALTER z koncernu WALTER GROUP je předním hráčem v mezinárodní kamionové dopravě, se specializací na kompletní nakládky (FTL) po Evropě, Kavkazu, Blízkém východě a Severní Africe. S více než 1.650 zaměstnanci ze 40 zemí realizuje přes 1,7 milionu nakládek ročně. Společnost LKW WALTER je lídrem v kombinované přepravě a propojuje tak silniční, železniční a námořní dopravu, čímž výrazně snižuje emise CO_2.

-red-, foto: LKW WALTER



Kontejnerová loď kotvící v přístavu Hamburk

MUSÍ TO DÁVAT SMYSL

Kombinovaná doprava má smysl pouze tehdy, když se vyplatí. Zákazníci očekávají především spolehlivost a přijatelné ceny. S čím by měli v současné době počítat a na co dávat pozor?



Menší lodě plují například do Skandinávie

Námořní doprava nevykazuje od letošního jara žádné změny. Stále platí odklon plaveb lodí směřujících na východ a z východu do Evropy okolo afrických břehů. Rudým mořem a Suezským průplavem dnes proplouvá pouze minimum těch nejodvážnějších dobrodruhů.

„Odklon přes Afriku je sice delší, ale poptávka po těchto plavbách je momentálně v útlumu, protože předvánoční sezona už skončila a sklady v Evropě jsou plné. Obeplouvání v létě zkonzumovalo přebytek nové tonáže lodí, takže si myslím, že jsou rejdaři celkem spokojeni,“ míní Petr Rožek, výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky.

Zároveň fungují pravidelné námořní linky mezi Evropou a východním pobřežím USA a Mexickým zálivem. Začátkem října stávkovali přístavní pracovníci v USA, takže se v tomto směru objevily mírné komplikace. Nicméně se jednalo pouze o třídenní stávku. Větší komplikace pravděpodobně způsobí delší stávka v Kanadě, která byla v listopadu.

Na sever

Rejdaři rovněž provozují námořní linky do Skandinávie, na nichž pluje větší množství lodí s menší tonáží. Největší lodě nejsou na těchto trasách příliš oblíbené, protože zdržují provoz v přístavech. Potřebují velké doky, více místa na překládku a větší jeřábovou techniku. Vykládá a nakládá se obrovské množství kontejnerů, což klade velmi vysoké náklady na logistiku. Terminály nestíhají a prostoje nejsou zadarmo.


Petr Rožek

„V budoucnu pravděpodobně připlují největší lodě pouze do Rotterdamu, kde se budou kontejnery z nich překládat na menší plavidla, která je budou následně přepravovat do přístavů na severu Evropy,“ předpokládá Petr Rožek.

Rychlá, ale také drahá přeprava

Pražské Letiště Václava Havla se ještě bohužel docela nevzpamatovalo z covidového období. Většina linek, které k nám létají, jsou charterové lety. Letiště se sice chlubí nárůstem počtu spojení, ale většina těchto linek žádné cargo nenakládá. Nedokáže konkurovat velkým letištím ve Frankfurtu, Lipsku a Vídni, která nabízejí rychlou dostupnost a příjemnější ceny.

„Letecká doprava je rychlá, ale také drahá. Zboží, které nespěchá a neunese vyšší cenu, se proto přepravuje především po silnici, železnici a lodí. Do letadel bývá nakládáno například rychle zkazitelné zboží, zboží e-commerce nebo květiny,“ poznamenává Petr Rožek, který přiznává, že Česko představuje pouze okrajovou destinaci, takže žádné velké letecké zásilky k nám nemíří.

Je třeba zdůraznit, že letectví je velmi citlivé na přepravu nebezpečného zboží, které musí být zabaleno podle předpisu IATA a velice často se nakládá pouze v omezeném množství. Existují třídy nebezpečných věcí, které jsou z letecké přepravy zcela vyloučené nebo se přepravují pouze leteckými cargo speciály.

Mírný nárůst ve druhém čtvrtletí

Přeprava po železnici je do značné míry závislá na německé železniční síti, kde však byla zahájena zásadní rekonstrukce dráhy. Kvůli tomu došlo k uzavření hlavní trati mezi Hannoverem a Mannheimem. Navíc se momentálně opravuje trať směřující do Hamburku, která představuje pro přepravy z České republiky zásadní směr. Petr Rožek upozorňuje, že přesun velkého množství zásilek ze silnice na železnici zatím nemůžeme očekávat. Hlavní páteřní trati jsou totiž přetížené a vlaky kvůli tomu nabírají zpoždění, což potenciální zákazníky odrazuje. Pro ně je jednodušší naložit zásilky na kamion.



Kontejnerový vlak na terminálu firmy METRANS



Letecká přeprava je rychlá, ale také drahá



Infrastruktura brzdí nákladní železniční dopravu



Překládka na terminálu ČD-DUSS v Lovosicích

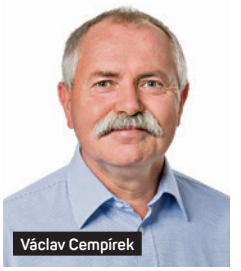
Václav Cempírek z Vysoké školy logistiky v Přerově uvádí, že podle statistiky UIRR International Union of Road-Rail Combined Transport Companies (Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu mezi silnicí a železnicí) byl vykázán ve druhém čtvrtletí roku 2024 nárůst výkonnosti kombinované přepravy o 4,25 %, protože některá narušení z předchozích měsíců se neopakovala. Odvětví kombinované přepravy bylo v letních měsících opět ovlivněné stavebními pracemi na infrastruktuře a špatnou koordinovaností prací a tyto vlivy omezovaly kvantitu a kvalitu poskytovaných služeb.

„Výkony ovlivňují i obavy z prodlužování války a nevýrazný hospodářský růst. Operátoři kombinované přepravy přesto pokračují v investicích do nových dopravních a terminálových kapacit a také do digitálních řešení, aby dále zvyšovali svou konkurenceschopnost,“ vysvětluje Václav Cempírek.

Podpora účastníků kombinované přepravy

Reindustrializace Evropy vyžaduje více služeb kombinované přepravy. Evropský parlament má tři výbory: pro dopravu (TRAN), průmysl a energetiku (ITRE) a životní prostředí (ENVI), které se zabývají legislativou ovlivňující kombinovanou přepravu. Nyní se zpracovává dokument „Očekávání dopravní politiky Společenství pro legislativní období 2024–2029“, určený pro členskou základnu.

Václav Cempírek poukazuje na fakt, že maďarské předsednictví naznačilo svůj záměr zahájit trialog o nařízení pro řízení kapacity železniční infrastruktury. Změna směrnice o kombinované přepravě byla označena za prioritu předsednictví. UIRR bude pomáhat členským státům a Evropské komisi s implementací revidovaného nařízení TEN-T (2024/1679 – zveřejněno 28. června).


Václav Cempírek

„Do budoucna pokyny o státní podpoře a nařízení o blokové výjimce pro dopravu, jakož i pokyny pro zpoplatnění přístupu na železniční infrastrukturu podpoří účastníky kombinované přepravy. To je zvlášť důležité, protože několik členských států oznámilo výrazné zvýšení poplatků za přístup na železniční infrastrukturu pro nákladní dopravce,“ tvrdí Václav Cempírek a dodává, že UIRR požaduje vytvořit kompenzační systém, který by hradil mimořádné provozní náklady vyplývající z neobvykle nadměrných narušení jízdních řádů, souvisejících s výlukovými pracemi a objízdnými trasami.

Nedostatečný přístup k železniční infrastruktuře

Václav Cempírek je přesvědčen, že kombinovaná přeprava „od dveří ke dveřím“ poskytuje současně energetickou, pracovní, infrastrukturní a ekologickou účinnost v rozsahu, který její alternativa – dálková silniční nákladní doprava – nemůže překonat. Tento princip kombinované přepravy by měl být základem pro evropskou konkurenceschopnost, odolnost a reindustrializaci.

Nárůst vozového parku členů UIRR o 12,7 %, tj. o 1572 vozů, během roku 2023 vytváří pro kombinované přepravy dodatečnou kapacitu. Členové UIRR zaznamenali v roce 2023 snížení počtu přepravených intermodálních přepravních jednotek o 10,57 %. Ztráta v tunokilometrech byla nižší o 9,39 %. Lépe si vedla přeprava celých silničních souprav systémem RoLa (Rollende Landstrasse – pojízdné dálnice), která ve srovnání s předchozím rokem vykázala nárůst o 2,7 % v přeshraničních relacích. Průměrná vzdálenost železniční nákladní přepravy se zvětšila na 823 km, což je o 2,85 % více než 800 km v roce 2022.

U kombinované přepravy „od dveří ke dveřím“ klesla její konkurenceschopnost ve srovnání s unimodální alternativou dálkové silniční nákladní dopravy kvůli těmto faktorům:

- Cena motorové nafty se na začátku roku 2023 normalizovala, zatímco trakční elektřina zůstala relativně dražší.
- Snížená poptávka po nákladní přepravě způsobila, že se na trhu objevila nadbytečná kapacita za podnákladové ceny.
- Členské státy zpozdily transpozici nedávno přijatých právních předpisů EU, jejichž cílem je napravit nerovnováhu regulačních rámců. V důsledku toho musela Evropská komise zahájit desítky řízení o porušení povinnosti.

„Poměr osobních a nákladních vlaků na evropské síti je 6–8 : 1. Nadměrný nárůst počtu osobních vlaků ohrožuje přístup nákladní dopravy k síti železniční infrastruktury. V Evropě musí být přijat nový, jednotný přístup k přidělování kapacity. Společenství UIRR poskytne záruky se zajištěním účinné implementace,“ zdůrazňuje na závěr Václav Cempírek.

S uvedenými odborníky připravil Václav Podstawka.
Foto: Václav Cempírek, Linde MH a Václav Podstawka



Setkání generací: zcela vlevo původní vozík řady 386, vedle něj nové E a Xi


Ulrike Justová

KRÁL JE MRTEV, AŤ ŽIJE KRÁL

Po 18 letech výroby a více než 200 000 prodaných kusech řady elektrických protizávažových vysokozdvižných vozíků řady 386 přichází Linde Material Handling s novou generací. Řada 1251 má vedle známého typu E i zcela novou variantu Xi s integrovanou Li-ion baterií. V centrále Linde MH v Aschaffenburgu jsme se zúčastnili světové premiéry obou modelů.

Tří- a čtyřkolové elektrické vysokozdvižné vozíky s nosností do dvou tun tvoří největší segment trhu ze všech tříd průmyslových vozíků, a to přes 60 %! ***„Nejprodávanější vozíky v tomto segmentu jsou naše modely řady E, uvedené na trh v roce 2006, které dodnes představují benchmark v této kategorii,“*** zahájila tiskovou konferenci Ulrike Justová, managing director sales & service Linde MH.

Tyto vozíky jsou obecně nepostradatelnými pomocníky v prodejnách nápojů, distribučních centrech a potravinářské výrobě, stejně jako v obchodu se stavebními materiály, v kovozpracujících podnicích a chemické výrobě nebo v papírenském a dřevozpracujícím průmyslu. Rozsah jejich použití sahá od několika přepravních prací denně až po náročné vícesměnné provozy s náklady, které jsou trvale na hranici únosnosti.

E14–E20

Nástupce legendární řady 386 je nově k dispozici ve dvou základních variantách, lišících se konstrukcí. Ta s označením E14 až E20 navazuje na svého předchůdce, a to celkem 14 variantami poskládanými ze tří- a čtyřkolových variant s nosností od 1,4 do 2 tun. Výrobce pro jejich pohon používá osvědčenou 48V technologii s bezúdržbovými asynchronními motory. Ty může napájet jak olověný akumulátor, tak i modernější Li-ion. A konstrukce vozíku dokonce umožňuje libovolně mezi oběma technologiemi přecházet bez jakékoliv redukce, baterie díky systému plug & play prostě jednoduše zasunete z boku do vozíku. Zároveň jsou také připravené na palivové články.

Xi10–Xi20

Tato řada je pro Linde MH absolutní novinkou. Písmeno X značí vyšší výkon, i pak lithioiontovou baterii integrovanou přímo do konstrukce vozíku. Ve srovnání s řadou E používá 90V architekturu a synchronní reluktanční motor, který přináší vyšší výkon i celkovou účinnost. V nejkratším možném čase zrychlují vozidlo na maximální rychlost 20 km/h a umožňují zvedání a spouštění rychlostí až o 20 % vyšší, než je průměr konkurenčních vozidel. Vhodný systém tepelného managementu zajišťuje, že lze vždy využít plný výkon motoru, a to i při vysokém zatížení a v nepřetržitém provozu. V nabídce řady Xi figuruje celkem 14 tří- a čtyřkolových variant včetně verze s kyvadlovou nápravou jako u spalovacích modelů.

Více místa i komfortu

Při návrhu obou modelů se konstruktéři zaměřili i na pracoviště řidiče. Zejména u nové řady Xi jim integrace baterie umožnila zvětšit vnitřní prostor, který je velmi důležitý. Nástupní schůdek je výrazně větší a nižší, místo pro nohy je přibližně o 30 % větší, než je v této třídě vozidel obvyklé, a nabízí více volnosti pro pohyb. Všechny vozíky mají také větší prostor nad hlavou, což nám dokumentovali pomocí dvoumetrového operátora ze skutečného provozu. Vozíky také dostaly nový systém vytápění: nastavitelné výdechy, rozmístěné kolem pracoviště řidiče, a o 60 % lepší tepelný výkon ve srovnání s předchozími modely vytvářejí v kabině skutečně příjemné klima, a to i při nízkých venkovních teplotách. Pokud je naopak venku velké horko, mohou být vozy vybaveny volitelnou klimatizací. Integrace do stropního krytu je v tomto odvětví první.



Premiéra se odehrála v novém Linde Experience Hubu v Aschaffenburgu


Díky užším sloupkům je z vozíků lépe vidět

Dalším důležitým faktorem komfortu jsou koncepce tlumení a odpojení na nápravách a stožáru výtahu. Účinně snižují otřesy a vibrace způsobené lidskou činností, čímž snižují fyzickou zátěž a udržují zdraví řidiče. Zároveň zabraňují rychlé únavě. Standardní 3,5palcový displej a volitelný 7palcový displej připomínají současné standardy interiéru v automobilovém průmyslu. Řidič tak má k dispozici širokou škálu informací.

Kolečko místo volantu

Seznam volitelné výbavy zahrnuje další jedinečný prodejní artikl v oboru: Linde Steer Control. Klasický volant může nahradit buď minikolečko, nebo joystick. Levá ruka řidiče vysokozdvižného vozíku spočívá na opěradle a řidič řídí vozík pouze prsty a minimálními pohyby, což ho částečně odlehčuje. Samozřejmostí je také vysoká míra bezpečnosti. Nejnověji Linde MH nabídku rozšířilo o Linde Reverse Assist Radar, který rozpoznává pohybující se i statické objekty za vozidlem a v případě nebezpečí velmi rychle zabrzdí vozidlo až do zastavení.


Nová generace slibuje komfortnější podvozek


Vozíky nabízejí výkonnější ventilaci i topení


Díky systému plug & play lze u řady E snadno měnit oba typy baterií



I dvoumetrový řidič má v nové řadě Xi dostatek prostoru

Potvrzeno: vozíky Linde MH jsou výkonnější

Jeden z mnoha workshopů se zaměřil na výkon manipulace. Ten ale není definován pouze jedním faktorem, nýbrž je výsledkem kombinace rychlosti, agility a výdrže. Tyto tři aspekty se vzájemně doplňují a vytvářejí efektivní a spolehlivý systém, který dokáže zvládnout náročné pracovní úkoly s vysokou efektivitou. Aby firma tuto schopnost prokázala, vyvinula test certifikovaný organizací TÜV. Ten probíhá za stejných podmínek – s použitím stejné haly, při stejné teplotě a se stejným řidičem, který dokonale zná a ovládá všechny porovnávané vozíky. Princip testu spočívá v tom, že se z kamionu vyloží 13 boxů, uloží se na plochu a poté se znovu naloží na kamion. I ten nejlepší konkurent byl o 41 sekund pomalejší než vozík Linde MH Xi20, který ho zvládl za 9:08 min. Při průměrných 1500 pracovních hodinách ročně vyloží vozík Linde MH cca až 4300 nákladních vozů, o 200 více než jeho nejlepší konkurent.

Text: Michal Štengl, foto: autor



Rozjeďte naplno výrobní linky nebo sklady součástek. **Zapojte do práce robotickou techniku** a své zaměstnance přesuňte na jiné pozice. Komplexní řešení od Linde Material Handling může zahrnovat statickou automatizaci, dopravníky, výtahové shuttle systémy, AutoStore, plně automatické uskladnění palet i autonomní mobilní roboty.

www.linde-mh.cz


Jindřich Kadeřávek

JSME SPECIALISTÉ NA AUTOSTORE

Česká pobočka Element Logic vznikla sice teprve v roce 2021, za tři roky ale stihla v Česku a na Slovensku čtrnáct instalací skladovacího systému AutoStore. O tom, jaké jsou jeho hlavní přednosti, pro koho je vhodný a pro koho naopak ne a proč je tak důležitá datová analýza pohybu ve skladu, jsme mluvili s jejím jednatelem **Jindřichem Kadeřávkem**.

Logistický systém AutoStore je automatizovaný skladový systém, navržený pro efektivní skladování a vychystávání zboží. Systém se vyznačuje vysokou rychlostí, hustotou a přesností. Využívá modulární konstrukci ve tvaru kostky, která umožňuje efektivní využití prostoru tím, že nahrazuje tradiční skladové uličky kompaktními úložnými jednotkami. Roboty se pohybují po horní části struktury a vyzvedávají zboží z binů (zásobníků) uložených pod nimi, aby je doručily k vychystávacím stanicím. Tímto způsobem systém zajišťuje rychlé a přesné plnění objednávek, aniž by bylo nutné rozšiřovat fyzickou plochu skladu.

• V čem je hlavní výhoda AutoStoru?

Především ve vysoké hustotě skladování a využití skladové plochy. Ve srovnání s klasickým systémem s regály a uličkami dokáže ušetřit až 75 % podlahové plochy. Dalším velkým benefitem je dramatické zvýšení pickovacího výkonu, protože lidé nemusí chodit za zbožím, ale roboti přivážejí zboží k nim. Zatímco hodně dobrý klasický picker zvládne za hodinu šedesát picků, s AutoStorem 300 až 320. Navíc picker stojí na místě, kdežto ten klasický může za den nachodit až 15 km.

V další fázi pickera nahradí robotické rameno, což je ale dnes zatím ještě poměrně omezená disciplína, protože účinnost neboli pickabilita stávajících řešení je kolem 40 až 50 %. Ale není všem dnům konec…

• Pro koho je a pro koho není AutoStore vhodný?

Jednodušší je říct, pro koho není. Pro toho, kdo má větší produkty, než je tahle bedna (ukazuje Jindřich Kadeřávek u ukázkového AutoStoru, který mají ve své centrále v Praze). Celé se to odvíjí od velikosti binu, resp. jeho základny, která má rozměry 603 × 403 mm, aby se do něj vešla standardní KTL přepravka (Kleinladungsträger – pozn. redakce), používaná hlavně v automotive. Bin je k dispozici ve třech výškách 220, 330 a 425 mm, 90 % našich instalací je ale s prostřední výškou 330 mm. Ta největší je vhodná třeba pro obuvnický byznys, aby v ní mohly stát boty na výšku. Takovou instalaci jsme udělali jedinou, a to u firmy Sport Vision.

AutoStore obecně je vhodný pro firmy, které potřebují efektivní a flexibilní skladování menších až středně velkých položek. Je ideální pro společnosti e-commerce a segmenty jako health & beauty, food nebo pharma, kde je potřeba rychle a efektivně manipulovat s velkým množstvím různorodého zboží. Ledničku do binu prostě nedáte.

• Přepravka je ale i tak poměrně veliká a objemná. Jak se v ní dají skladovat menší položky?

Bin můžete různě podélně i příčně dělit, čímž se vytvářejí tzv. lokace. Díky nim lze v jednom binu skladovat více artiklů, celkem můžete mít až 16 SKU (skladovací jednotka – pozn. redakce). AutoStore je ale vhodný i pro výrobní společnosti, jedna z našich zajímavých realizací byla pro společnost Continental v Brandýse nad Labem (vyrábějí se zde např. LCD ovládací panely do vozidel).

• Jaké další výhody AutoStore může svému majiteli přinést? Jak dobře se dokáže přizpůsobit dnešní dynamické době?

Silnou stránkou systému je právě flexibilita a modularita, která umožňuje snadné přizpůsobení změnám v sortimentu a objemu zboží, což je zásadní pro firmy, které rychle rostou nebo potřebují reagovat na měnící se tržní podmínky.

Sklad máte obecně přizpůsobený na standardní průměr, řekněme 50 000 order lines neboli řádků objednávek. Najednou ale potřebujete jít během dvou měsíců peaku na 120 až 130 tisíc. Systém AutoStore zvyšuje dynamický výkon tím, že umožňuje rychlé a efektivní pickování během sezonních špiček, kdy se objem objednávek výrazně zvyšuje. Umožňuje zvládnout až 40 % ročního obratu v posledních dvou měsících roku.

• Kde je hranice, kdy se automatizace, třeba i pomocí AutoStoru, ekonomicky vyplatí?

Automatizace skladu není pro firmy bez dostatečně velikého byznysového výkonu. Myšleno, co skladem proteče, tedy množství order lines, počet objednávek zpracovávaných v konkrétních dnech a špičkách. Na základě vstupních dat pak dokážeme klientovi navrhnout způsob řešení za určitou cenu a dokážeme mu říct, jaké úspory mu investice přinese a jaká je návratnost, tzv. ROI neboli return of investment. A cokoliv do pěti let je v Česku a na Slovensku přijatelné.



Nová generace robotů R5 má větší výdrž a rychleji se nabíjí

• Jak probíhá příprava projektu automatizace skladu od prvotní poptávky až po realizaci?
Příprava projektu začíná úvodní schůzkou s klientem, kde se zjišťují jeho reálné potřeby a problémy, které je třeba řešit, jako je prostor, výkon nebo efektivita skladu. Klienti často řeší přepočet nákladů na expedovaný kus, což je klíčové pro efektivitu skladu, zejména v odvětví 3PL (third-party logistics). Na základě těchto informací se zpracovává plán, jak skladové a expediční procesy zefektivnit, což je zásadní pro budoucí rozvoj podnikání klienta.

• Pokud se tedy domluvíte, co následuje?
Prvním krokem po uzavření dohody s klientem je provedení datové analýzy. Snažíme se pochopit, jak sklad funguje v daném okamžiku, jaké jsou potřeby klienta a jak by mělo vypadat konečné řešení. Sbíráme data, jako je transakční historie a snímek skladu, abychom zjistili, jaký sortiment se zpracovává a jaké jsou prostorové a výkonové požadavky. Na základě těchto dat navrhujeme optimální řešení.

• Dokážete výkon skladu nějak vizualizovat?
Vizualizace dat je klíčová, protože klientům pomáhá pochopit jejich vlastní skladové procesy z nového úhlu pohledu. Někdy jsou klienti překvapeni, když vidí data vizualizována, a to zahajuje důležitou obchodní diskuzi. Vizualizace umožňuje identifikovat, kde jsou data správná nebo kde mohou být problémy, a pomáhá v nastavení reálných očekávání pro budoucí růst a optimalizaci procesů.

• Jakým způsobem zajišťujete, že navržené řešení skutečně splňuje potřeby klienta?
Po dokončení datové analýzy a definování potřeb klienta přistupujeme k fázi návrhu řešení. Vytváříme prvotní návrh, který zahrnuje DWG layout, vizualizaci a simulace výkonu, abychom klientovi ukázali, jak bude systém fungovat. Používáme nástroje k simulaci procesů, což nám umožňuje garantovat výkon navrženého řešení. Po odsouhlasení návrhu s klientem a podpisu kontraktu začíná projektový management, který zajišťuje, že stavba proběhne včas a dle specifikací.

• AutoStore je ale obecně jen jedna část automatizace skladu. Dokážete však zákazníkovi připravit komplexní projekt?
AutoStore je klíčovým prvkem naší automatizační nabídky, ale kromě něj řešíme širokou škálu dalších produktů a technologií potřebných pro plně funkční skladové řešení. Působíme jako generální kontraktor, což znamená, že pro klienta zajišťujeme kompletní skladové řešení, včetně robotic piece pickingu, dopravníkové technologie a automatizovaných mobilních robotů (AMR). Spolupracujeme s osvědčenými partnery, abychom klientovi mohli nabídnout plně integrované řešení, které zahrnuje všechny aspekty skladové logistiky.

• Alfou a omegou automatizace je ale kvalitní software, jeho implementace a kompatibilita s ostatními programy. Jak moc složité je zařadit AutoStore do již existujících systémů skladu?
Máme připravené škálovatelné softwarové podvrstvy, kde jedna z vrstev je řízení AutoStoru a další vrstva umí řídit veškeré periferie. Konektivita na tyto vrstvy musí být jednoduchá a flexibilní – to je pro nás klíčové. Softwarová integrace je v našich očích relativně jednoduchá, ale před začátkem realizace projektu je klíčové správně definovat procesy. Automatizace zásadně mění tyto procesy ve srovnání s konvenčními sklady, kde běhají pracovníci. Definice konkrétního procesu, kdy a jaká data potřebujete ve WMS nebo ERP, je nejdůležitější částí. Pokud se na to na začátku vykašlete, můžete mít hotové technologie, ale budete řešit, co se má vlastně dít.

• A jakým způsobem tedy AutoStore implementujete?
To se liší firmu od firmy. Hlavně velké firmy, které mají vlastní týmy pro vývoj softwaru, preferují, aby jejich interní systémy zůstaly jednotné a pod jejich kontrolou. V takových případech poskytujeme potřebné nástroje a podporu, aby mohly snadno propojit AutoStore se svými systémy.

Druhou skupinou jsou firmy, které dávají přednost tomu, aby integraci a řízení nechaly na dodavateli. Tyto společnosti se často zaměřují na svůj hlavní byznys a nemají kapacity nebo odborné znalosti, aby se zabývaly technickými detaily automatizace skladu. Pro tyto klienty nabízíme kompletní řešení, kde se postaráme o celý proces – od návrhu systému přes jeho implementaci až po následnou podporu a údržbu.

• Jak reagují konstruktéři AutoStoru po stránce hardwaru, tedy robotů, ale i softwaru na tak dynamicky se vyvíjející prostředí, kterým je logistika?
Trh se dokáže měnit opravdu velmi rychle. Dá se to názorně ukázat na e-shopech. Zatímco ještě před třemi lety byla většina zásilek doručována prostřednictvím výdejních míst a přímého doručování zákazníkům, dnes jsou hlavním kanálem samoobslužné boxy. A tato transformace vyžaduje přizpůsobení skladových procesů, protože je třeba reagovat na nové potřeby zákazníků a optimalizovat systémy pro efektivní doručování. A na to musíme reagovat i my.

• Vraťme se k mé otázce...
Nedávno jsme například uvedli novou verzi řídicího softwaru pro AutoStore, který je zhruba o 40 % efektivnější díky inovativnímu přístupu k řízení robotů. Zatímco starší systém poskytoval robotům instrukce pouze do daného bodu, nový systém umožňuje sledovat a měnit jejich činnost v každé milisekundě, což optimalizuje jejich cesty a zvyšuje celkovou efektivitu skladových operací. Máme ale i novou generaci robotů R5 Pro.

• V čem se liší?
Nová generace robotů R5 Pro přináší výrazné zlepšení v efektivitě dobíjení a výkonu. Nabíjejí se mnohem rychleji a mají vylepšenou baterii, která umožňuje delší a efektivnější provoz. To je zvláště přínosné pro provozy s vysokou intenzitou práce, jako jsou trojsměnné podniky, kde je klíčové maximalizovat kapacitu robotů a minimalizovat dobu, kdy jsou mimo provoz kvůli dobíjení.

• Nejste jediní, kdo dnes v Česku AutoStore nabízí. Proč bych si měl vybrat právě Element Logic?
Zaprvé jsme první a největší integrátor technologie AutoStore na trhu, což dokládá naše rozsáhlá expertiza a specializace v této oblasti. Naše zaměření na AutoStore nám umožňuje poskytovat řešení na míru a s vysokou efektivitou, což nás odlišuje od ostatních integrátorů, kteří se zaměřují na širší produktové portfolio bez podobné specializace. Naše zkušenosti jsou podloženy úspěšnými instalacemi, které dokazují naše schopnosti a znalosti. Máme za sebou řadu významných projektů, což nám dává hluboký vhled do potřeb a výzev, kterým naši klienti čelí. Díky tomu jsme schopni navrhnout a implementovat řešení, která nejen splňují, ale často i překonávají očekávání.

Dále je náš přístup k zákaznické podpoře a servisním službám navržen tak, aby naši klienti mohli maximálně využívat potenciál technologie AutoStore. Naše průběžná podpora a údržba zajišťují, že systémy fungují plynule a efektivně.

V neposlední řadě naše tržní pozice s 93% podílem je důkazem naší schopnosti uspokojit zákazníky a dodávat vysoce kvalitní řešení. Jsme hrdí na to, že jsme v logistických kruzích uznáváni jako benchmark, což potvrzuje naši důvěryhodnost a kvalitu poskytovaných služeb.

Ptal se: Michal Štengl, foto: Element Logic

Baoli má nový retrak

Společnost Baoli, patřící do koncernu KION Group, uvedla na trh nový model KBR 14-20. Retrak, který se vyrábí v moderním závodě v čínském Sia-menu, nabízí variabilní provedení výšky zdvihu až 10,6 m a nosnosti až dvě tuny.


Baoli KBR 20 má výšku zdvihu až 10,6 m

Modely retraku KBR 14 a KBR 16L mají nosnost 1400 kg a 1600 kg a maximální výšku zdvihu až 9,4 metru. Modely KBR 16 a KBR 20 disponují nosnostmi 1600 kg a 2000 kg s maximální výškou zdvihu až 10,6 metru. Tyto modely jsou navrženy s důrazem na bezpečnost a stabilitu, což je v souladu s vysokými standardy kvality KION Group. Retraky mají robustní podvozek, který zajišťuje spolehlivý provoz a dlouhou životnost. Bezpečnost dále zvyšují integrované varovné systémy a výstražné osvětlení, které přispívají k bezpečné práci řidiče.

Ergonomie a jednoduchost obsluhy byly dalšími klíčovými prvky při návrhu tohoto retraku. Ergonomicky navržené ovládací prvky a uspořádání kabiny zajišťují uživatelskou přívětivost. Retraky jsou vybaveny funkcí integrovaného bočního posuvu, což zlepšuje efektivitu manipulace s nákladem. Hydraulické funkce, ovládané minipáčkami, spolu s kompaktním elektrickým systémem řízení poskytují skvělou manévrovatelnost. Plně nastavitelné sedadlo a řídicí konzola jsou přizpůsobeny pro operátory různého vzrůstu, čímž přinášejí pohodlí a efektivitu. Efektivitu manipulace a pohodlí řidiče dále zvyšuje indikátor a volič výšky.

Retraky řady KBR 14-20 jsou vybaveny 48voltovými bateriemi s kapacitou až 700 Ah, což umožňuje dlouhé provozní časy na jedno nabití, ideální pro náročné pracovní směny. Moderní elektronická řídicí jednotka monitoruje všechny elektrické a hydraulické funkce, čímž zajišťuje spolehlivý a tichý provoz i energetickou účinnost.

Baoli EMEA, od roku 2009 součást KION Group, se zavazuje poskytovat praktická a spolehlivá řešení pro manipulaci s materiály. Firma působí ve více než 50 zemích a nabízí komplexní zkušenosti a odborné znalosti v oblasti prodeje, poprodejních služeb a marketingu. Značka Baoli byla původně založena v Číně v roce 2003. **-red-, foto: Baoli**


Značka Baoli patří do koncernu KION Group


Nová pobočka se nachází v East Parku Olomouc Bystrovany v těsné blízkosti silnice I/35

Nová pobočka STILL ČR v Olomouci

Akce s názvem Grand Opening Olomouc se nesla v duchu automatizace a zahájil ji ceremoniál přestřižení pásky, který oživily robotické vozíky přivážející nůžky hostům až k pódiu.

Nová pobočka, umístěná na adrese East Park Olomouc Bystrovany, hala C, je pro STILL ČR strategicky důležitá. Tato moderní pobočka na Moravě přibližuje společnost k zákazníkům a nabízí komplexní služby včetně intralogistických řešení a automatizace spolu s rychlým a kvalitním servisem.

Výstavba začala v dubnu 2023 a nový areál se rozkládá na ploše téměř 3800 m^2, zahrnující kanceláře a sklady. Tomáš Hnízdil, obchodní ředitel STILL ČR, v úvodním proslovu zdůraznil význam této investice: ***„Díky nové pobočce zkracujeme dopravní vzdálenosti k zákazníkům, čímž šetříme čas, náklady a snižujeme emise z dopravy.“***

Jan Weiss, regionální ředitel STILL ČR, dodává: ***„Naše nové prostory nám umožní poskytovat ještě lepší služby díky moderním kancelářím pro školení a prezentace a špičkově vybavené dílně. Plánujeme zde také otevřít showroom pro automatizační řešení.“***

Showroom představí nejnovější trendy v automatizaci a bezpečnostních prvcích. Pobočka nabídne expozici repasované techniky a široký sortiment vozíků k pronájmu s krátkým reakčním časem. Stálá ukázka automatizace pomůže firmám lépe pochopit tuto technologii a formulovat své potřeby.

Účastníci si užili prezentace o možnostech automatizace a bezpečnostních řešení, komentované mytí vozíků mobilní myčkou STILL ČR a představení servisu. **-red-, foto: STILL**



Nový showroom se zaměří i na automatizaci

VÝSTAVBA VRT již v roce 2025

Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci se Správou železnic předložilo vládě aktuální stav projektu vysokorychlostních tratí (VRT). Jedná se o dlouhodobý plán modernizace, rozvoje a posílení kapacity české železnice, který výrazně zkrátí cestovní časy.


Martin Kupka, ministr dopravy ČR



První stavby, které jsou součástí vysokorychlostního plánu, budou zahájeny v příštím roce na úsecích Nezamyslice–Kojetín a Kojetín–Přerov. ***„V současné době probíhá projektování tratí, které je doprovázeno nebývalou komunikací s obcemi, kraji, spolky a občany, jichž se plánovaná výstavba vysokorychlostních tratí přímo dotýká. V rámci projektu dialogu, který Správa železnic a ministerstvo vedou s obcemi, hledáme oboustranně přijatelná řešení tratí. Taková komunikace vyžaduje úsilí i čas, delší, než jsme si původně představovali. Považujeme ji však za výbornou investici, která zkrátí jednání v dalších fázích přípravy a urychlí schvalování staveb,“*** uvedl ministr dopravy Martin Kupka a dodal: ***„Stále platí, že do 10 let budeme vlakem propojeni vysokorychlostní tratí, do roku 2040 bude postavena většina projektovaných tratí a do roku 2050 bude celá síť VRT v ČR napojena na evropskou dopravní síť, k čemuž jsme se jako členská země EU zavázali.“***

Určení koridorů

V rámci procesu územního plánování již byly na mnoha úsecích projektovaných vysokorychlostních tratí vymezeny koridory, které umožňují umístění stavby v navrhovaném území, a některé již získaly kladné stanovisko v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). V různých fázích pořizování jsou aktualizace zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, Olomouckého kraje, Kraje Vysočina, Jihomoravského kraje. EIA se např. zpracovává na VRT Moravská brána, kde je ve správě 80 km nově budované železniční trati.



„Na vznikající časovou ztrátu jsme reagovali změnou procesů, které můžeme sami ovlivnit. Přešli jsme na přístup projektového řízení. Na včasnou realizaci VRT dohlíží výbor pro strategické investice, který řídí předseda vlády. Dále jako ministr dopravy vedu meziresortní řídicí výbor a projektový tým na Drážním úřadu vede náměstek generálního ředitele. Pro odpovědné vedoucí pracovníky Správy železnic jsme stanovili klíčové ukazatele výkonnosti, které striktně odrážejí prioritu, kterou vláda projektu VRT přisuzuje,“ dodal Martin Kupka.

Vyšší zájmy

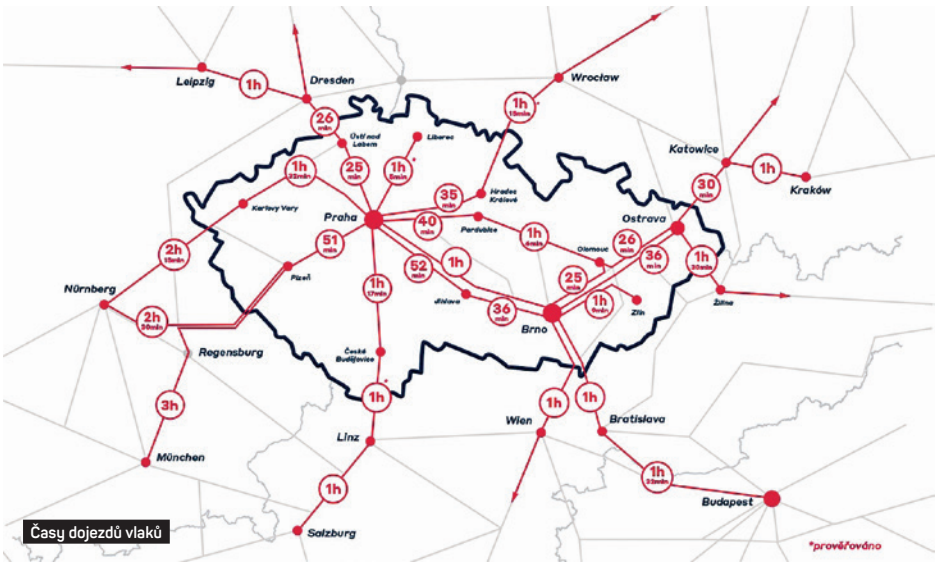
V případě strategicky důležitých infrastrukturních staveb může vláda zabránit neodůvodněným průtahům a rozhodovat prostřednictvím Dopravního a energetického stavebního úřadu. Ten tak bude přímo posuzovat zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení podle nového stavebního zákona a jeho prováděcí vyhlášky. Z procesu tak odpadá územní řízení a rozhodování. Drážní úřad již zahájil první fázi majetkoprávního vypořádání. Vlastníci pozemků, kteří budou výstavbou vysokorychlostní trati dotčeni, byli informováni. Připravuje se předběžný archeologický průzkum, jehož hlavním cílem je stanovit časovou a finanční náročnost budoucího záchranného archeologického výzkumu.



PPP financování

Pro ověření možnosti zapojení širšího spektra finančních zdrojů byla zpracována studie proveditelnosti projektu PPP pro vybrané úseky železniční tratě na Moravě. Studie doporučila realizovat formou PPP tři dílčí úseky – rychlodráhu Moravská brána v délce 91 km s investičními náklady 96 mld. Kč, rychlodráhu jižní Morava v délce 39 km s investičními náklady 23 mld. Kč a rychlodráhu střední Morava v délce 75 km s investičními náklady 60 mld. Kč.

V návaznosti na předložené výsledky studie vláda schválila 18. září 2024 další pokračování předmětných úseků tzv. Rychlých spojení touto formou a Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Správou železnic připravuje výběr transakčních poradců, kteří pomohou při realizaci navazujících kroků, včetně soutěže na dodavatele. **-red-, foto: archiv**









Výhybky byly na stavbu dodávány smontované

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍHO UZLU V GDYNI DOKONČENA

Polská stavební společnost Budimex dokončila letos na podzim rozsáhlou modernizaci železničního uzlu v přístavu Gdyně za 437 milionů eur. Projekt výrazně zvýší kapacitu nákladní dopravy a zefektivní logistické služby v regionu.



Jeden ze dvou nových viaduktů

V rámci zakázky se společnost Budimex postarala o komplexní rekonstrukci železniční stanice v přístavu Gdyně včetně přednádražních prostor a doprovodné infrastruktury. Zlepšením prošly i související železniční tratě. Práce, na nichž se denně podílelo bezmála 600 lidí a 200 strojních jednotek, zahrnovaly modernizaci 115 km kolejí, instalaci 359 výhybek a elektrifikaci příjezdových cest do přístavu. Díky těmto modernizacím budou do námořního přístavu Gdyně brzy moci přijíždět delší, 750 metrů dlouhé nákladní vlaky, což výrazně zvýší kapacitu a efektivitu logistických služeb.

Zásadní vylepšení dopravy v Gdyni

„Aktuálně jsme ve fázi přejímky stavby, všechny základní práce byly dokončeny. Vznikl krásný systém, zahrnující až 39 tratí. Bezpochyby se jedná o největší zakázku z oblasti železniční infrastruktury, jakou Budimex doposud realizoval,“ říká Piotr Czupryn, ředitel pro oblast zakázek společnosti Budimex S.A.

Díky dokončení stavby se zvýšil počet obsluhovaných vlaků a zároveň se zkrátila doba odbavení nákladu. Investice výrazně zlepšila dopravní možnosti v této části Polska, což se brzy promítne nejen do rozvoje města a regionu, ale i celé vnitrostátní dopravy. Kromě toho bylo rekonstruováno 13 kilometrů silnic, železniční most a 25 železničních a silničních přejezdů. Postaveny



Vlak do přístavu může být až 750 m dlouhý

byly rovněž dva nové železniční viadukty, budova místního řídicího centra, dvě stavědla pro řízení železničních návěstidel a nová administrativní budova pro společnost PKP Cargo.

Pětinásobné zvýšení kapacity

„Úspěšné dokončení prací na zakázce v Gdyni je nejen důkazem našeho odhodlání a schopností, ale taktéž významným příspěvkem k rozvoji železniční infrastruktury v Polsku. Modernizací železničního uzlu jsme zvýšili kapacitu vlaků téměř pětkrát. To otevírá nové možnosti pro investory a dopravní společnosti. Díky této investici také posilujeme strategická dopravní spojení, což přispěje ke zvýšení efektivity a konkurenceschopnosti polských přístavů na mezinárodní scéně,“ uvádí Dariusz Taraszkiewicz, ředitel regionu 1 železniční výstavby společnosti Budimex S.A.

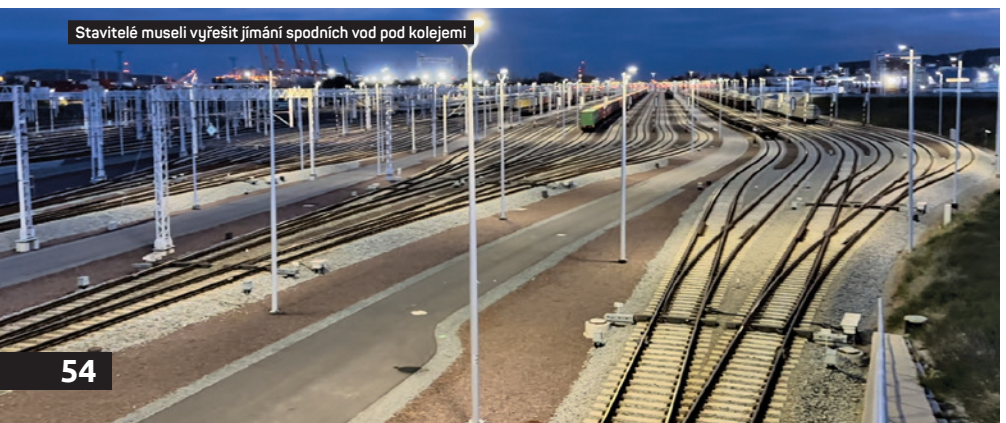
Výstavba železniční infrastruktury v přístavu Gdyně není jedinou investicí společnosti Budimex v této oblasti. Jako vedoucí konsorcia vybuduje ochranné vlnolamy pro vnější přístav. V rámci zakázky bude postaveno téměř 2,5 kilometru vlnolamů. Vytvoření vnějšího přístavu má umožnit odbavení větších námořních plavidel a většího počtu lodí.

Strategický přístav pro české firmy

Přístav Gdyně společně s Gdaňskem představuje klíčový přístavní komplex v Polsku, který nabízí českým firmám významnou alternativu k tradičním německým přístavům. Pro české firmy je Gdyně atraktivní zejména díky optimální dostupnosti pro region Ostravska a střední Moravy. Ve srovnání s německými přístavy Hamburk a Bremerhaven nabízí Gdyně výrazně nižší kongesci a příznivější cenové podmínky. Zatímco severní přístavy jako Rotterdam či Antverpy jsou pro české firmy příliš vzdálené a jižní alternativy jako Koper či Pireus představují delší přepravní trasy, Gdyně vyniká strategickou polohou, spolehlivostí služeb a moderní intermodální infrastrukturou. Přístav nabízí přepravu jak FCL, tak LCL a těží ze silného zastoupení logistických firem v regionu. S rostoucím významem námořního spojení s Čínou a zvyšujícím se zájmem českých dopravců se očekává další posílení pozice Gdyně jako klíčového logistického uzlu pro středoevropský region.

O společnosti Budimex

Budimex S.A. je největší polská stavební firma s historií od roku 1968. Zaměřuje se na stavební a developerský trh. Skupina Budimex S.A. zahrnuje šest společností, působících v různých sektorech infrastruktury: silnice, železnice, letiště; stavebnictví, energetika, průmyslové a ekologické výstavby. Firma má 7000 zaměstnanců, díky nimž dokáže 80 % svých zakázek dokončit před plánovaným termínem. Kromě Polska působí Budimex S.A. také v Německu, Lotyšsku, na Slovensku a v České republice.



Stavitelé museli vyřešit jímání spodních vod pod kolejemi

Bal Container Line vydělal na prodeji rozestavěných kontejnerových lodí



Sazby za kontejnerovou přepravu nadále rostou. Světový index Drewry World Container vzrostl v posledních týdnech o 10 % na 5868 USD za 40stopý kontejner, což představuje nárůst o 298 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Očekává se, že třetí čtvrtletí letošního roku bude jedním z nejziskovějších v historii majitelů kontejnerových lodí.


Kontejnerové lodě Bal ve výstavbě v Jiangnan Shipbuilding

Majitelé kontejnerových lodí, kteří mají peníze, nakupují lodě, někteří z nich stavějí nové, jiní kupují lodě z druhé ruky, další přímo zvyšují cenu, aby si koupili nově rozestavené lodě. Například LC Logistics, mateřská společnost Bal Container Line, oznámila převod dvou rozestavěných kontejnerových lodí o kapacitě 14 000 TEU na společnosti Laudine Oceanway a Aludra Oceanway, které údajně vlastní rejdařský gigant Mediterranean Shipping Company (MSC). Společnost MSC získala obě lodě za celkovou cenu 333 mil. USD, z čehož 133,3 mil. bylo vyplaceno společnosti Bal Container Line a 196,7 mil. bude vyplaceno loděnici v průběhu času za následné náklady na výstavbu. Kromě toho bude společnosti Bal Container Line vyplacena platba ve výši 3,3 mil. za již objednané vybavení lodí. Bal Container Line nyní zaplatila loděnici dvě zálohy v celkové výši 84,3 mil. USD (30 %), což znamená, že na této transakci vydělala 49 mil. USD.

Stavbu těchto lodí si společnost objednala v roce 2022 u loděnice Jiangnan Shipbuilding za smluvní cenu 281 mil. USD s plánovaným dodáním v roce 2025. Bal Container Line je i nadále připravena pokračovat v zadávání zakázek na kontejnerové lodě u společnosti Jiangnan Shipbuilding v blízké budoucnosti. **-VB-, foto: archiv**

LH2Craft na mezinárodní výstavě lodí Navalia 2024

Veletrh Navalia je důležitou platformou pro prezentaci nejnovějších pokroků v oblasti námořních technologií, výrobků a služeb. Představuje nejmodernější konstrukce lodí, pohonné systémy, navigační zařízení a námořní služby.



Revoluční projekt LH2Craft

Projekt LH2Craft má za cíl revoluční skladování a přepravu kapalného vodíku (LH2) pro komerční plavidla. Zaměřuje se na udržitelnost, komerční životaschopnost a bezpečnost a jeho cílem je vyvinout inovativní systém membránového typu pro velkokapacitní skladování LH_2 při teplotě –253 °C. Cílem je ověřit tento systém na prototypu o hmotnosti 10 tun (180 m^3) s možností rozšíření až na 200 000 m^3. Zahájením posuzování bezpečnosti a rizik v rané fázi procesu návrhu a získáním schválení od hlavních klasifikačních společností chce LH2Craft umožnit velkokapacitní skladování LH_2 srovnatelné se stávajícími loděmi na zkapalněný zemní plyn. **-VB-, foto: red**

První elektrický trajekt na vodních křídlech na světě

Candela P-12 „Nova“ má za cíl eliminovat emise ze stockholmské veřejné dopravy a zároveň zkrátit dobu dojíždění na polovinu. *„Jedná se o změnu paradigmatu v městské dopravě a oživení našich vodních cest,“* říká Gustav Hasselskog, zakladatel a generální ředitel společnosti Candela.


Candela již má objednávky ze Saúdské Arábie, Nového Zélandu a Berlína

Nová stockholmská hvězda „Nova“ je poháněna elektromotory a vznáší se metr nad vodní hladinou. 15km trasu z předměstí Tappström ke stockholmské radnici urazila za něco málo přes 30 minut. Nadšeným dojíždějícím se tak běžná ranní cesta do práce zkrátila téměř o polovinu. Candela naznačuje budoucnost, kdy bude městská vodní doprava udržitelná, cenově dostupná a rychlejší než cestování autem. „Nova“ je první z nových modelů Candela P-12, který byl uveden do provozu. Její počítačem řízená křídla zvedají trup nad hladinu a díky snížení tření vody snižují spotřebu energie o 80 % ve srovnání s běžnými plavidly.

Když „Nova“ letí nad vodou, místo aby se jí protlačovala jako běžná plavidla, vytváří minimální brázdu. Díky tomu může trajekt plout nejvyšší možnou rychlostí v rámci daných limitů tam, kde jsou ostatní plavidla omezena předpisy. „Nova“ jezdí na 100% obnovitelnou elektřinu a díky elektromotorům C-POD bez mechanických převodů vydává minimální hluk i při vysokých rychlostech. „Nova“ je nejrychlejším elektrickým trajektem ve světové flotile veřejné dopravy, protože pluje rychlostí 25 uzlů, čímž překonává trajekty třídy V poháněné dieselovými motory. **-VB-, foto: archiv**

HHLA zvyšuje odhad očekávaných příjmů za rok 2024



Na základě předběžných a neauditovaných údajů za prvních devět měsíců zvyšuje společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) svou prognózu pro aktuální finanční rok.

Navzdory globálním výzvám, jako je oslabení ekonomiky v Německu, ozbrojené konflikty na Blízkém východě s vlivem na přepravní trasy a válka na Ukrajině, vykázal německý provozovatel přístavů a terminálů za první tři čtvrtletí roku 2024 pozitivní obchodní výsledky, silný růst objemu přepravy a celkově vysoké zisky v podskupině Port Logistics.

K tomu přispěje především zvýšení příjmů ze železniční dopravy. Vyšší úroveň tržeb vedla ke zvýšení provozního výsledku (EBIT), který se v současné době pohybuje v rozmezí 110 až 130 mil. eur (dříve: 70 až 100 mil. eur). V tomto rozmezí se očekává výrazný meziroční růst jak v kontejnerovém, tak v intermodálním segmentu. U podskupiny Real Estate lze předpokládat, že tržby a provozní výsledek (EBIT) zůstanou na úrovni předchozího roku. Celkově se na úrovni skupiny čeká výrazný růst tržeb. Vzhledem k výše uvedenému se očekává, že provozní výsledek (EBIT) se bude pohybovat v rozmezí 125 až 145 mil. eur (dříve: 85 až 115 mil. eur).

V důsledku zpoždění v realizaci investičních projektů, zejména v oblasti nemovitostí, lze v současné době odhadovat kapitálové výdaje na dolní hranici rozpětí, a to mezi 325 a 375 mil. eur (dříve: 400 až 450 mil. eur). **-VB-**

Přístav Koper rozšíří kontejnerový terminál

Provozovatel víceúčelového přístavu Koper chce do roku 2028 vyčlenit více než 700 milionů eur na zlepšení infrastruktury, digitalizaci a udržitelné projekty.

V květnu 2022 byla dokončena jižní část terminálu, přičemž tuto fázi završila instalace dvou dalších superpostpanamaxových jeřábů. Nyní je na řadě severní část mola I. Projekt zahrnuje výstavbu 326 metrů dlouhého přístaviště, 7 ha stohovacích a manipulačních ploch, bagrování a výstavbu nezbytné energetické infrastruktury. To umožní zakotvit dvěma mateřským lodím za sebou. Podle harmonogramu se očekává, že práce budou zahájeny počátkem příštího roku a dokončeny do konce roku 2027. Rozšířením se zvýší roční kapacita na 1,75 mil. TEU. Výstavba bude navazovat na projekt druhé železniční trati Divača–Koper, který by měl být dokončen v roce 2026, takže přístav Koper a všichni logističtí operátoři napojení na přístav budou už v prvních letech provozu využívat modernizovanou přístavní a železniční infrastrukturu.



V areálu mola II se buduje specializovaný sklad pro ocelové svitky. Moderní sklad bude vybaven automatizovanými jeřáby, podlahami s vysokou nosností a odpovídající IT podporou. V blízkosti se již staví nové 200 metrů dlouhé přístaviště s dvojím využitím a hloubkou 12 metrů, které bude určeno především pro těžké kusové zboží, jako jsou ocelové svitky, trubky, sochory, ingoty, ale také pro operace RoRo. Kromě investic do své hlavní činnosti se Luka Koper zaměřuje také na energetickou soběstačnost a snižování uhlíkové stopy. V dubnu 2024 otevřel fotovoltaickou elektrárnu o výkonu 3,3 MW a v dlouhodobém horizontu chce do roku 2030 dosáhnout solární kapacity 10 MW, která pokryje více než čtvrtinu celkové spotřeby elektřiny v přístavu. **-VB-**

Maersk těží ze silné poptávky a potíží v Rudém moři

Dánský lodní dopravce Maersk zvýšil svůj celoroční výhled zisku. Nyní očekává zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) ve výši 11 až 11,5 mld. USD oproti dřívějšímu výhledu 9 až 11 mld., přičemž společnost uvedla, že i nadále bude vykazovat EBIT a EBIT marži ve výši 2,5 mld. USD a těží ze silné poptávky a pokračujícího narušení lodní dopravy v Rudém moři.

Útoky ozbrojenců z hnutí Húsíů na plavidla v Rudém moři narušily lodní trasu, která má zásadní význam pro obchod mezi východem a západem. Dlouhodobé přesměrování zásilek zvyšuje přepravní sazby a způsobuje přetížení asijských a evropských přístavů, připomněla agentura Reuters. Společnost Maersk, která je považována za barometr stavu světového obchodu, vykázala ve třetím čtvrtletí předběžný zisk EBITDA ve výši 4,8 mld. Analytici oslovení společností LSEG předpokládali, že provozní zisk za dané období dosáhne 3,7 miliardy dolarů. Tržby dosáhly 15,8 miliardy dolarů, což překonalo odhad analytiků ve výši 14,4 mld. USD. Společnost Maersk revidovala svůj výhled růstu objemu globálního trhu s kontejnery v letošním roce. Nyní očekává zhruba 6 % oproti předchozím 4 %.



Část flotily společnosti Maersk bude plout na zkapalněný biometan (bioLNG)

Maersk pokračuje v programu obnovy flotily, který začal v roce 2021, a podepisuje nové objednávky a nájemní smlouvy na plavidla s duálním pohonem, které odpovídají plánovanému tempu obnovy zhruba o 160 000 TEU ročně. Objednaná kapacita bude kombinací kapacity vlastní a pronajaté, což zajistí, že si Maersk zachová silnou finanční a provozní flexibilitu a zároveň bude nadále vlastnit významnou část své strategické tonáže. Pro zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti flotily a její schopnosti plnit cíle dekarbonizace se společnost rozhodla pro kombinaci dvou pohonných systémů: na metanol a LNG. Zatímco zelený metanol se v krátkodobém horizontu pravděpodobně stane nejkonkurenceschopnější a nejškálovatelnější cestou k dekarbonizaci, Maersk předpokládá také budoucnost vícepalivového průmyslu, včetně zkapalněného biometanu. Po dodání lodí bude přibližně 25 % jeho flotily vybaveno motory na dvě paliva. **-VB-**

Rekordní rok pro Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Letiště Leoše Janáčka Ostrava prožilo svou nejúspěšnější sezonu v historii, kdy od začátku roku do konce září 2024 využilo jeho služby téměř 450 tisíc cestujících. Tento počet představuje nárůst o 45 % oproti stejnému období loňského roku.


Vlastníkem a provozovatelem letiště je Moravskoslezský kraj

V nabídce letiště bylo 31 destinací, z toho 13 nových, které si rychle získaly oblibu. Mezi ty nejpopulárnější patřily například Málaga ve Španělsku, Marsa Matrouh v Egyptě, tuniská Enfidha, Chania na Krétě, Dalamán v Turecku a albánská Tirana.



Nejoblíbenější destinace zahrnovaly tradiční letoviska v Egyptě, Řecku a Turecku, jako jsou Antalya, Marsa Alam, Hurghada, Burgas a Londýn. Rostoucí počet cestujících byl zaznamenán také na lince do Varšavy, která nabízí přímé spojení do více než 90 destinací globálně. Mezi nejčastější přestupy patřila města jako Brusel, New York, Stockholm, Amsterdam, Paříž a Curych.



Jednou ze společností operujících v Ostravě je Air Montenegro

Generální ředitel Letiště Ostrava, a.s., Jaromír Radkovský uvedl: ***„Letos jsme zažili nejúspěšnější sezonu v historii letiště. Rekordní počet destinací a novinek se promítl do rekordního počtu odbavených cestujících. Sezona ale nekončí – stále jsou k dispozici lety na Kanárské ostrovy, konkrétně Fuerteventuru, a do Egypta, stejně jako pravidelné linky do Londýna a Varšavy. V prosinci přidáme lety do exotických destinací, jako je thajský Phuket a Mauricius.“***

Ondřej Musil, obchodní manažer letiště, dodal: ***„Připravujeme se na sezonu 2025. Většina cestovních kanceláří již zahájila prodeje first minute zájezdů s odletem z Ostravy. Cestující si již nyní mohou zakoupit letenky do španělské Málagy s leteckou společností Ryanair, která linku začne provozovat od konce března dvakrát týdně.“***

Letiště Leoše Janáčka Ostrava pokračuje v rozšiřování své nabídky služeb a modernizaci, aby cestujícím poskytlo co nejpohodlnější a nejrozmanitější možnosti letecké dopravy. Rekordní sezona potvrzuje, že dynamický rozvoj letiště odpovídá rostoucímu zájmu o leteckou dopravu v regionu, a s dalším plánovaným rozvojem se letiště stává významným dopravním uzlem nejen pro Moravskoslezský kraj, ale i pro okolní oblasti.

-MS-, foto: Letiště Ostrava


Jedním ze scénářů virtuálního školení je hašení požárů


Školení na virtuální realitě schvalují i úřady pro bezpečnost letectví

Posádky Emirates absolvují školení ve virtuální realitě MIRA

Emirates implementuje pokročilé školení pro téměř 23 tisíc členů posádek, zaměřené na bezpečnostní a nouzové postupy (SEP), využívající inovativní virtuální realitu na platformě MIRA.

Tento moderní přístup splňuje přísné normy místního Generálního úřadu pro civilní letectví (GCAA) a dalších regulačních orgánů, přičemž poskytuje realistické simulace situací, se kterými se může posádka během letu setkat.

MIRA nabízí detailní virtuální prostředí, které zahrnuje autentické interiéry letadel, jako jsou Airbus A380 a A350 a Boeing 777, a scénáře krizových situací. Školení se zaměřuje na kritické dovednosti, jako je otevírání a zavírání těžkých dveří letadla a hašení požárů na palubě. Členové posádky si mohou v bezpečném prostředí procvičit postupy, jež jsou klíčové pro zajištění bezpečnosti cestujících i posádky.

Kapitán Bader Al Marzooqi, senior viceprezident pro výcvik pilotů, zdůrazňuje, že Emirates plánují rozsáhlou expanzi, včetně objednávky 315 letadel a zvýšení počtu personálu na 30 000 osob do roku 2030. Efektivní školení je proto zásadní pro naplnění těchto ambiciózních cílů. Díky platformě MIRA může Emirates rychle a významně zvýšit úroveň školení, přičemž modulární 3D trénink s virtuálními brýlemi je dostupný ve třech režimech: učení, praxe a hodnocení. Platforma MIRA, spuštěná v roce 2023, je revolučním projektem v leteckém průmyslu a nabízí širokou škálu digitálních zážitků pro zaměstnance Emirates. Umožňuje nejen školení v realistických 3D prostředích, ale také flexibilní přístup k učení prostřednictvím 2D verzí pro mobilní zařízení, což znamená, že školení může probíhat kdykoli a odkudkoli. Tato inovace přináší nové možnosti pro zlepšení dovedností a připravenosti posádky na výzvy, které moderní letectví přináší.

-MŠ-, foto: Emirates


BUD Cargo City



Konference ACE 2024 Central Europe v Budapešti

BUDAPEŠŤ CHCE BÝT EVROPSKÉ CENTRUM AIR CARGA

Na konferenci ACE 2024 Central Europe diskutovali odborníci z odvětví letecké nákladní dopravy o vývoji, výzvách a příležitostech v logistickém sektoru. Jedním z témat byla i budoucnost budapešťského carga.

François Berisot, generální ředitel budapešťského letiště (BUD), na konferenci zdůraznil odhodlání letiště posílit roli leteckého carga: ***„Budapešťské letiště nepředstavuje jen místní příběh úspěchu, ale také je regionální leteckou nákladní velmocí. Naším cílem je, aby se Budapešť stala jedním z nejdůležitějších uzlů leteckého nákladu ve střední a východní Evropě.“***


Francois Berisot

Budapešťské letiště se chce stát významnou branou elektronického obchodu, přičemž přibližně 40 % celkového objemu jeho nákladu je nyní spojeno se zásilkami e-commerce. Atilla Korkmazoğlu ze společnosti Çelebi Aviation zdůraznil strategický význam této polohy při propojování Asie a Evropy, která poskytuje efektivní trasu: ***„Poloha Budapešti je nepopiratelnou výhodou. Stále častěji se setkáváme s tím, že tudy procházejí zásilky elektronického obchodu na své cestě do západní Evropy a dále.“***

Nová strategie

József Kossuth, ředitel nákladní dopravy budapešťského letiště, nastínil komplexní strategii rozvoje nákladní dopravy na BUD, která se zaměřuje na rozšiřování infrastruktury, zapojení komunity a digitalizaci. Letiště, které ročně odbaví více než 273 000 tun nákladu, se díky investicím do zařízení, jako je například rozšíření Cargo City Phase Two, stalo předním uzlem v regionu.

„Budapešťské letiště se stává vstupní branou do našeho regionu. Přijímáme elektronický obchod a rozšiřujeme naši infrastrukturu, abychom uspokojili rostoucí poptávku,“ vysvětlil. Plány letiště zahrnují nová zařízení, vylepšené odbavovací postupy a digitalizované služby, které zvýší provozní efektivitu. ***„Zavádíme systémy sledování v reálném čase a náš komunitní systém pomůže integrovat data v celém dodavatelském řetězci,“*** dodal Kossuth.

Prostřednictvím strategických investic a zaměření na elektronický obchod, digitalizaci a budování komunit se budapešťské letiště připravuje na budoucí výzvy a na využití příležitostí, které před ním leží.

Skoro o polovinu víc

Budapešťské letiště přitahuje pozornost logistického průmyslu, když v prvním čtvrtletí odbavilo 61 940 tun nákladu, což představuje téměř 40% nárůst oproti stejnému období loňského roku. Roční objem nákladu odbaveného na letišti za posledních deset let dynamicky roste, a to z 89 000 tun v roce 2014 na 219 000 tun do března 2024, což představuje nárůst o téměř 150 % za 10 let.

„V loňském roce jsme nejen dosáhli rekordu, ale také překonali vysněnou hranici 200 000 tun z hlediska objemu. V loňském roce jsme dosáhli 50% nárůstu oproti roku 2019, letos v březnu se nám podařilo dosáhnout historicky nejvyššího měsíčního objemu 23 720 tun a již v prvním čtvrtletí jsme byli o 93 % napřed oproti roku 2019, tedy na začátku roku, který pro air cargo obvykle nebývá tak silný. To naznačuje, že bychom letos mohli růst ještě rychleji než loni,“ uvedl József Kossuth, ředitel cargo oddělení.


József Kossuth

Dlouhodobý rozvoj pokračuje

BUD se nachází v srdci regionu střední a východní Evropy, blízko transevropské dopravní sítě, s vynikajícím dálničním spojením a na strategickém místě mezi západní Evropou a Asií, což z něj činí optimální bránu pro leteckou nákladní dopravu.

Tým BUD pro nákladní dopravu již léta šíří informace o potenciálu regionu po celém světě a buduje mezinárodní vztahy od Asie až po Severní Ameriku s působivými výsledky. Specializovaní cargo partneři, kteří s BUD dlouhodobě spolupracují – Turkish Cargo, Qatar Airways, Cargolux, Sichuan Airlines, Wizz Air (provoz A330-200F) – neustále zvyšují své kapacity a v současnosti provozují až 22 pravidelných linek týdně. Integrátoři jako DHL Express, FedEx, UPS dlouhodobě stabilně rostou. Kromě toho se objevují noví letečtí partneři jako provozovatelé nákladní dopravy – nejnověji SF Airlines, Ethiopian Airlines Cargo, My Freighter a Uzbekistan Airways – a na letišti pravidelně zastavuje řada dalších charterových dopravců.

Velmi povzbudivý je také rozvoj služeb širokotrupých letadel (Emirates, LOT, Korean Air, Shanghai Airlines a Air China).

Vysoké investice

Budapešťské letiště investovalo v posledních pěti letech do rozvoje nákladní dopravy 80 milionů eur a vytvořilo BUD Cargo City, jedno z nejlepších leteckých logistických zařízení ve střední a východní Evropě. Začátkem letošního roku byla uvedena do provozu poslední etapa výstavby nejmodernějšího komplexu budov, která představuje 40% nárůst odbavovací kapacity. Celková skladovací a kancelářská plocha se tak zvětšila na více než 40 000 m^2 a krytá skladovací plocha na 1500 m^2, což umožňuje manipulaci se speciálním zbožím, jako jsou výrobky citlivé na teplotu nebo živá zvířata, a celková kapacita manipulace s leteckým nákladem na letišti se tak zvýšila na 300 000 tun ročně. Letiště posiluje svůj střediskový charakter nejen z hlediska fyzické infrastruktury. V dubnu byl uveden do provozu nejmodernější Airport Cargo Community System (ACS), který se obvykle používá na nejpokročilejších letištích. Systém je navržen tak, aby poskytoval jednotnou platformu pro komunikaci, dokumentaci a správu úkolů souvisejících s nákladem pro všechny členy nákladního ekosystému.

Letecká Hedvábná stezka

Čínská logistická základna vybudovaná na budapešťském letišti přinese významné ekonomické příležitosti a podpoří rozšíření letecké nákladní dopravy mezi Maďarskem a Čínou. A to i díky propojení Budapešti a letiště Čeng-čou (CGO). Letiště Budapešť, čínská společnost Henan Airport Group (provozovatel mezinárodního letiště Čeng-čou) a čínsko-maďarská společnost CECZ (Central European Trade and Logistics Cooperation Zone)/Utlink, která se zabývá rozvojem obchodu a logistiky, uzavřely dohodu o spolupráci s cílem vybudovat leteckou Hedvábnou stezku mezi Maďarskem a Čínou a zřídit na obou letištích specializovaná logistická centra pro odbavování nákladní dopravy. **-red-, foto: archiv**



LOGISTICKÉ CENTRUM MOHELNICE

ČSAD LOGISTIK OSTRAVA

D35

VYNIKAJÍCÍ DOSTUPNOST Z DÁLNICE D35

POLOAUTOMATIZOVANÝ ZAKLÁDACÍ SYSTÉM

MODERNÍ SKLADOVÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM

KAPACITA 36 TISÍC PALETOVÝCH MÍST

Další služby skupiny OSTRA v místě: servis nákladních aut, prodej PHM, mytí vozidel.

ZJISTIT VÍCE



OLOMOUC-HOLICE



OLOMOUC-HODOLANY



BENEŠOV U PRAHY

ČSAD LOGISTIK Ostrava, váš spolehlivý partner v mezinárodní kamionové, kombinované, letecké i námořní dopravě, skladování a logistice, i v poskytování celních služeb.

M: 739 509 545
www.csadlogistik.cz

ČLEN OSTRA GROUP



SCANIA – SPOLEHLIVÉ ŘEŠENÍ ÚDRŽBY SILNIC

- EFEKTIVNÍ PROVOZ
- VYSOKÝ VÝKON S NÍZKÝMI EMISEMI
- PROVĚŘENÁ SPOLEHLIVOST
- PLNÁ SERVISNÍ PODPORA

SCANIA