

SSL EXPRES

26.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

 SSL Express 26-08-2026 Tesla Semi před uvedením na trh v Evropě

Po téměř devíti letech od prvního oznámení by se věci s Teslou Semi v Evropě konečně mohly začít vážně. Tesla plánuje na veletrhu IAA Transportation 2026 v Hannoveru odhalit technické údaje a podrobnosti týkající se uvedení svého elektrického nákladního vozu na evropský trh. První specifikace pro Evropu jsou již k dispozici na webových stránkách Tesly. A s Einride je již na palubě významný zákazník, který plánuje nasadit 500 kusů Semi.

Tesla a těžká silniční nákladní doprava – zatím to byl příběh velkých slibů a dlouhého čekání. Od prvního představení elektrického nákladního vozu na konci roku 2017 americký výrobce opakovaně odkládal zahájení výroby. Nyní se však objevuje stále více náznaků, že Tesla hodlá udělat další krok a skutečně uvést vůz Semi na evropský trh. Na svém oficiálním účtu Semi na mikrobloginovací službě X společnost Tesla oznámila, že na veletrhu IAA Transportation v Hannoveru představí specifikace a podrobnosti pro uvedení na evropský trh. Tesla však zatím odmítla poskytnout další informace, když ji kontaktoval eurotransport.de Jeho průzkum také nenašel aktuální záznam ve veřejně přístupném adresáři vystavovatelů IAA. Nicméně vzhledem k vlastnímu oznámení se zdá velmi pravděpodobné, že Tesla v Hannoveru svůj závazek skutečně splní.

Semi by se v Hannoveru stejně nepředstavil poprvé. Tesla již veřejně představila svůj elektrický nákladní vůz na veletrhu IAA Transportation 2024. V té době byla Tesla mezi novými vystavovateli na veletrhu a Semi byl také součástí nabídky testovacích jízd. Generální ředitel společnosti Semi Dan Priestley hovořil v Hannoveru o strategii elektrifikace a možném uvedení na evropský trh, konkrétní datum uvedení na trh však nebylo stanoveno. Přesně to se má změnit o dva roky později. Tentokrát Tesla výslovně hovoří o specifikacích a detailech uvedení na trh v Evropě - rozdíl je tedy značný. V roce 2024 byl Semi v podstatě americkým vozidlem navštěvujícím Evropu, v roce 2026 by se veletržní expozice mohla stát skutečnou nabídkou pro evropské provozovatele vozových parků.

Technické specifikace už nejsou tak tajné, jak se zpočátku zdálo. Pohled na evropské webové stránky Tesly již nabízí několik zajímavých vodítek. Na [nizozemských stránkách Tesly](#) je Semi aktuálně uveden s maximální celkovou hmotností vozidla 40 tun. Tesla pro verzi Standard Range, která je zde zobrazena, uvádí dojezd přibližně 550 kilometrů, pohotovostní hmotnost 9 100 kilogramů a spotřebu energie 1,0 kWh na kilometr. Tři nezávislé motory na zadních nápravách údajně dodávají až 800 kW pohonného výkonu. Nabíjení podle Tesly probíhá pomocí systému MCS 3.2. Až 60 procent dojezdu by mělo být možné dobít během 30 minut, protože Tesla na stránkách uvádí nabíjecí kapacitu 800 kW. Zajímavé je srovnání se současnými severoamerickými specifikacemi. Tam Tesla nabízí Semi jako Standard Range s dojezdem přibližně 325 mil a jako Long Range s dojezdem až 500 mil – což zhruba odpovídá 520, respektive 800 kilometrům. Podle Tesly má verze s dlouhým dojezdem pohotovostní hmotnost kolem 10,4 tuny. Nabíjecí kapacita v Severní Americe dosahuje až 1,2 MW. To vyvolává jednu z nejzajímavějších otázek pro Hanover: Které varianty Tesla skutečně přiveze

do Evropy? Je zřejmé, že Tesla potřebuje přizpůsobit svůj model Semi pro evropský trh. Rozměry, hmotnost, homologace a požadavky vozidel evropských dopravních společností se výrazně liší od požadavků severoamerického trhu. Dojezd 550 kilometrů, který je v současnosti uváděn na evropských webových stránkách Tesly, v žádném případě nemusí být konečným číslem. Jiné webové stránky Tesly již uvádějí konfiguraci s dlouhým dojezdem určenou pro 40 tun. Tyto stránky uvádějí dojezd 750 kilometrů pro verzi s dlouhým dojezdem a pohotovostní hmotností 10 500 kilogramů. Standardní verze je uváděna s dojezdem 500 kilometrů a pohotovostní hmotností nižší než 9 100 kilogramů. Aktuálně nekonzistentní informace na webových stránkách Tesly pro jednotlivé země jsou dalším důvodem, proč počkat na konečné evropské specifikace oznámené pro Hannover.

Až Tesla Semi dorazí do Evropy, nebude se ocitnout na převážně neobsazeném trhu.

Mercedes-Benz, MAN, Volvo Trucks a DAF již nabízejí těžké bateriově-elektrické nákladní vozy pro dálkovou dopravu. Srovnání aktuálně dostupných údajů Tesly s Mercedes-Benz eActros 600, MAN eTGX, Volvo FH Electric a DAF XF Electric je proto obzvláště zajímavé.

Nejvýraznějším aspektem je udávaná pohotovostní hmotnost Tesly přibližně 9,1 tuny. Pro srovnání, tahač 4x2 Mercedes-Benz eActros 600 váží přibližně 11,7 tuny a podobně vybavený MAN eTGX přibližně 10,8 tuny. Pokud by se Tesle skutečně podařilo udržet si tuto hmotnostní výhodu i v evropské sériové verzi, byl by to silný argument z hlediska dostupného užitečného zatížení. Tesla si také stanovila ambiciózní cíl pro spotřebu energie a uvádí 1,0 kWh na kilometr. Není to však zcela mimo dosah toho, čeho již konkurence dosáhla: Mercedes-Benz se svým eActros 600 dosáhl na své více než 15 000 kilometrů dlouhé evropské testovací cestě s celkovou hmotností soupravy 40 tun průměrné spotřeby kolem 1,03 kWh/km. Pokud jde o dojezd, standardní verze Tesly, která je v současné době uváděna pro Nizozemsko, je přibližně 550 kilometrů, což je také v souladu s tím, čeho nyní dosahují její evropští konkurenti. MAN uvádí pro eTGX za příznivých provozních podmínek až 570 kilometrů, Mercedes-Benz pro eActros 600 kolem 500 kilometrů a DAF pro XF Electric více než 500 kilometrů. Tesla však nadále zatajuje jednu klíčovou informaci: kapacitu baterie. Zatímco evropští výrobci zveřejňují jak instalované, tak částečně využitelné energetické kapacity, Tesla dosud žádný takový údaj pro evropskou verzi nezveřejnila – a obecně se vyhýbá poskytování takových informací i v segmentu osobních automobilů.

P.S. No jo, jenže Holandsko je až na malé výjimky placka. Jak to bude ve Střední Evropě?



SSL Express 26-08-2026 S ambicí zdvojnásobit rozsah svých operací mění Panattoni France svého generálního ředitele (VoxLog)

Pod vedením Matthewa Byroma, který byl v únoru loňského roku jmenován řídícím partnerem pro Velkou Británii a Francii, má Panattoni ambiciózní plány i pro francouzský trh. Developer specializující se na průmyslové a logistické nemovitosti (a také datová centra) si klade za cíl zdvojnásobit své podnikání ve Francii. Za tímto účelem společnost nejprve spouští celostátní spekulativní developerský program.

„Uvolnění tržních cen v kombinaci s návratem pozemkových příležitostí vytváří obzvláště příznivé prostředí pro spekulativní developerské projekty,“ vysvětluje realitní společnost.

„ [Matthew Byrom], který je již zodpovědný za více než 465 000 m² spekulativních logistických developerských projektů ve Spojeném království, se domnívá, že francouzský trh nyní představuje srovnatelný potenciál. “

Mezi další faktory růstu patří nábor a interní povýšení. Společnost Panattoni nedávno, 3. srpna 2026, oznámila významnou vlnu jmenování ve svých francouzských týmech, zejména na vrcholu organizační struktury. Grégoire Challe byl povýšen na výkonného ředitele pro Francii. Od svého příchodu do Francie v roce 2021 zastával klíčovou roli finančního a provozního ředitele. Mezi jeho hlavní odpovědnosti patřilo vedení a řízení investic, právní a finanční strukturování realitních transakcí a také vztahy a reporting s investory a bankami. Grégoire Challe, nyní jmenovaný do čela francouzské platformy, nahrazuje Salviho Calse. „Do Panattoni nastoupil v roce 2021 při zahájení provozu ve Francii a sehrál klíčovou roli při založení společnosti a položení základů pro její rozvoj,“ uvádí Panattoni a „děkuje mu za jeho přínos a přeje mu mnoho úspěchů v jeho budoucí kariéře.“

  ❄️ ? SSL Express 26-08-2026 Jižní Korea testuje severní obchodní cestu

Globální hledání alternativních obchodních cest se dále zrychlilo od začátku iránsko-irácké války a významných omezení lodní dopravy přes Hormuzský průliv. Arktická námořní cesta mezi Evropou a Asií je podstatně kratší než trasy přes Indický oceán, ale po velkou část roku je blokována ledem. Navigační sezóna se však v důsledku klimatických změn prodlužuje. Kromě Ruska a Číny se nyní o alternativní přepravní trasu přes Arktidu do Evropy zajímá i Jižní Korea. Kontejnerová loď „PanStar Acro“ v sobotu večer vyplula z Pusanu na komerční zkušební plavbu tzv. Severovýchodní cestou, jak oznámilo ministerstvo oceánů a rybolovu. Loď, naložená mimo jiné chemickými produkty a ojetými vozy, má zastavit v evropských přístavech Felixstowe (Velká Británie), Rotterdam (Nizozemsko) a Gdaňsk (Polsko). Během této zkušební plavby si jihokorejská vláda klade za cíl posoudit proveditelnost využití Severovýchodní cesty pro komerční lodní dopravu. To bude zahrnovat shromažďování údajů o délce plavby, spotřebě paliva a provozních nákladech. Soul plánuje dlouhodobě zřídit arktickou cestu jako novou obchodní trasu a rozvinout přístavní město Pusan v mezinárodní logistické centrum. Plavba „PanStar Acro“ včetně návratu do Pusanu by měla trvat celkem 45 dní – což by bylo výrazně rychlejší než tradiční cesta do Evropy přes Indický oceán, Rudé moře a Suezský průplav. Průjezd Arktidou by měl trvat přibližně osm dní v každém směru. Rusko a Čína také prosazují komerční využití Severovýchodní cesty. Už 15. srpna vyplula z čínského Ningbo kontejnerová loď „Dubai Tower“, provozovaná čínskou přepravní společností, na cestu do Evropy přes Arktidu. Je součástí nové sezónní pravidelné linky, jejímž cílem je zhruba zkrátit vzdálenost mezi Čínou a Evropou na polovinu. Rusko tuto trasu využívá mimo jiné k přepravě zkapalněného zemního plynu (LNG) k zákazníkům v Asii z přístavu Sabetta na sibiřském poloostrově Jamal.

--