

lotoče. Mazda využívá vlastní princip nazvaný Lemans, jehož detaily si pochopitelně nechává pro sebe.

Každopádně jim funguje brilantně, o čemž nás přesvědčila exkurze do překladiště v antverpském přístavu. Od Prahy se nachází asi 900 kilometrů, po dálnici přes Plzeň, Norimberk, Frankfurt a Cáchy se dá cesta zvládnout zhruba za osm hodin. Kamion s nákladem aut však potřebuje k transportu i s povinnými přestávkami dva dny. Ale nepředbíhejme...

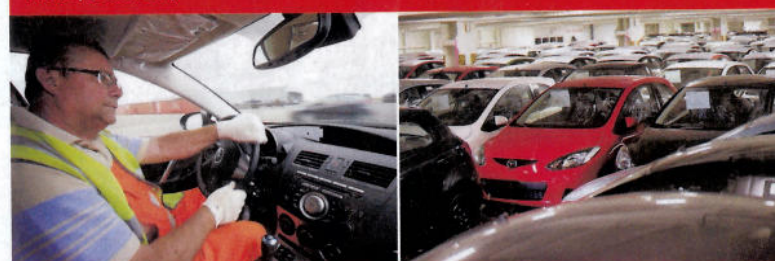
Než proběhne finální naložení na trailer, musí se rudá Mazda 3 MPS nejprve prodat z útroby lodí. Přijíždíme do přístavu Kallu, vzdáleného z centra Antverp asi 20 kilometrů, a vítá nás město ve městě. Gigantický areál o rozloze 120 hektarů, z nichž 43 připadá Mazdě, pojme až 60 000 automobilů (18 000 z nich vyhrazeno pro Mazdu) a dělí se na několik terminálů. Nejde o klasický přímořský přístav, s Atlantikem ho spojuje řeka Schelde s manipulačními kanály.

Okamžitě na nás dýchne mořský odér, přístavní atmosféra s vůní dále prostupuje ranní atmosféru probouzejícího se mraveniště lidí, aut a mechanizace. Relativní klid sem tam prořízne troubení mamutího plavidla nebo signál plašičky ptáků. „Opeřenci nám slušně řečeno znečišťovali zaparkovaná vozidla, instalace tohoto zařízení byla nezbytná,“ dodává Filip Mahieu, manažer logistického parku ICO (International Car Operators). Firma se stará o vyložení a zajištění automobilů po dobu čekání na další operace.

Proces vylodění sledujeme na vlastní kůži, nejlépe ho vykresluje samotný úvod reportáže. Překvapuje nás hlavně rychlost jdoucí ruku v ruce s precizností. Trasa Japonsko-Belgie trvá po oceánu pět týdnů, plus minus dva dny připadají na rozmary počasí. Přijíždíme právě včas, šoféři pendlují mezi nákladovým prostorem a parkovištěm. Břicho plavidla pojme 4500 automobilů, ve dvou směnách trvá vyložení aut 16 hodin. Není prostor na otálení, rčení o čase a penězích zde platí víc než jinde. Zvědaví nahlížíme dovnitř, kde nás upoutávají bok po boku naskládané mazdy. Rozestupy mezi nimi nečiní víc než deset centimetrů. Ale co to? Ve VIP prostoru spatřujeme opravdové skvosty - přes desítku nádherných veteránů Mazda Cosmo Sport - prvních mazd s Wankelovým motorem, mířících na novinařskou akci v Evropě. Tady už neběží vykládka tak promptně, s klenoty se musí zacházet jako s porcelánem. Někteří kouskům se nechce startovat,



Na ploše 120 ha parkuje až 60 000 vozidel asijských značek, plocha pro mazdy činí 43 ha (18 000 aut)



Manipulační řidiči si musí dávat pozor, občas se však neubrání nehodě. Slyšeli jsme i o pádu vozu do vody.

Maximální využití prostoru: vozidla mají mezi sebou deseticentimetrové rozestupy



Červená Mazda 3 MPS se dere na vzduch, cestu vyznačují provizorní kužele



Našemu MPS dělalo na parkovišti společnost černé provedení mířící do Švýcarska

Na kamionu strávila Mazda 3 MPS dva dny, než se dostala z Antverp do Prahy



Dosavadním rodným listem Mazdy 3 MPS byla visačka s životně důležitými daty a kódy



Po složení z přívěsu jde MPS na dílnu, kde ho naposledy zkontrolují. Součástí prohlídky je i odstranění ochranných prvků karosérie a interiéru. Řidič traileru si skládá vozy sám, zodpovídá také za jejich stav. Dobré pojištění není od věci.



Pouť je ve finále - Mazda 3 MPS čeká na kupce v showroomu. Dlouho se tam asi neohřeje...

na řadu přichází pomocný servisní vůz. Uzavřený prostor prostupuje v zápatí vůně benzínu, v dnešní době už téměř zapomenutá...

Z kolotoče vyskladňování se nám už motá hlava, přesunujeme se do inspekčního stanoviště. Jeho činnosti má ve své režii Mazda Logistic Europe (MLE). Vyloděním automobilů její práce začíná. Poté se jednotlivé mazdy odvezou na dílnu, kde procházejí důkladnou popřepravní kontrolou. Technici zjišťují stav laku, případné mechanické závady a poškození, montují na vozy drobné plastové doplňky a odstraňují konzervační film. Musí však pohnout, pracovní tempo je vysoké. Na každý automobil mají jen lehce přes minutu času, za rok projde rukama pracovníků centra cca 130 000 vozidel. „Zaměstnáváme 60 lidí, podíl žen a mužů je 60:40,“ dodává Gunther De Proft, člověk z MLE zodpovědný za inspekci a kvalitu. „Ženy se na tuto práci hodí víc, máme s nimi lepší zkušenosti. Jednoduše jsou spolehlivější a pořádnější,“ komentuje svérázný De Proft.

V tu chvíli už červená Mazda 3 MPS rozjasňuje parkoviště a v okolí běžných dvojek, trojek a šestek působí na oči jako magnet. Čekáním na trailer stráví necelý den, pak si ji převeze český řidič a dopraví do Prahy. Kamionová přeprava je jednou z možností, dále se vozidla transportují menšími loděmi nebo železnicí do dílčích překladišť.

Poté co si trucker přebere klíčky a sám si naloží převážené automobily, za něž od té chvíle zodpovídá, vyráží z Antverp do Prahy. Kvůli rychlostním limitům a povinným přestávkám každé čtyři hodiny dorazí do české metropole po dvou dnech. My to zvládneme „trochu“ rychleji, po německých dálnicích s neomezeným limitem se jede jedna radost.

A jdeme do finále! Ještě složit Mazda 2 a rudé „em-pé-esko“ čeká, až okusí český asfalt. Zbývá jen vymanévrovat kamion k showroomu, s dvacetimetrovou soupravou žádný med. Klaplo to, MPS přežilo náročnou štreku z Hirošimy do Prahy bez újmy, což potvrdila i poslední kontrola v servisu u dealera. Zbývá jen strhnout krycí fólie, ochranné prvky či štítky a zaregistrovat vůz na úřadech. „Snad to půjde stejně bezproblémově jako celý prozatímní příběh,“ říkáme si v duchu a jsme v očekávání prvních zážitků za volantem nejostřejší trojky. Týden potom držíme v ruce klíčky, sedáme dovnitř, řadíme jedničku a... A dojmy z jízdy jste si mohli přečíst v minulém čísle Auto Tipu... L. Hlisenkovský