



SCANIA MAGYARORSZÁG

JOURNEY

[FENNTARTHATÓ SZÁLLÍTÁSI MEGOLDÁSOK]



Betonkemény intézkedések a fenntarthatóságért

22. oldal



Ismerjen meg minket!

10. és 40. oldal



[ÜGYFELÜNK]

Lehetőség a bizonyításra

Scania G 450 nyerges vontatók a Moltrans Kft. flottájában

2021/1

SCANIA



“ Az első griffes modelleink olyannyira beváltották a hozzájuk fűzött reményeinket, hogy 2013-tól már csak új Scania tehergépkocsikat állítunk munkába.”

Szollinger Norbert, a Szollinger-Trans Kft. ügyvezető igazgatója

18



+ TOVÁBBI OLVASNIVALÓK

Csúcsszínvonal hulladékgyűjtéshez **14**

Aktív beavatkozással segít **26**

Egyre erősebb kapcsolat **38**



Főszerkesztő: Papp Mihály Bence
 Kiadja: Scania Hungária Kft.
 2051 Biatorbágy Rozália park 1.
 Telefon: 23 / 531-000
 E-mail: marketing@scania.hu
 Fax: 23 / 531-060
 www.scania.hu



Ez a kiadvány újrahasznosított, környezetbarát papírral készült.



LEHETŐSÉG A BIZONYÍTÁSRA

SCANIA G 450 NYERGES VONTATÓK A MOLTRANS KFT. FLOTTÁJÁBAN

Megtört a jég, azaz a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. új flottastratégiájának kereteiben több márka is lehetőséget kapott, hogy a járműparkjában bizonyíthassa rátermettségét. Három gyártótól négy-négy nyerges vontatót állítottak munkába, hogy később a szinte mindenre kiterjedő saját üzemeltetési tapasztalataikra alapozzák a járműbeszerzéseiket. Így került január elején négy Scania G 450 a cég flottájába.

[Szöveg: C.S. Fotó: C.S.]





▲ A négy Scania G 450 átadásának résztvevői (balról jobbra): Sipos Tamás, a Scania Hungária Kft. újjáértékesítője, Vágány László, a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. műszaki szakmérnöke, Gál Attila, a Scania Hungária Kft. nyugat-magyarországi régiójának igazgatója, Kozma Szabolcs, a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. ügyvezető igazgatója, Vass András, a Scania Hungária Kft. kelet-magyarországi régiójának igazgatója, Márkus Miklós, a Scania Hungária Kft. értékesítési igazgatója, Aros Levente, a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. műszaki vezetője és Finta Tihamér, a Scania Hungária Kft. újjáértékesítője.

Egy valami soha, semmilyen körülmények között nem történhet meg a MOL Magyarország működésében: az, hogy egy töltőállomás vagy nagykereskedelmi partner készlete leürüljön. Az ellátási logisztikát tovább bonyolítja, hogy a fuvarfeladatokat minden egyes napra az aktuális igények határozzák meg, vagyis nem lehet állandó relációkkal tervezni. Így a MOL Magyarország összesen 450 töltőállomásának és tízezer nagykereskedelmi partnerének kiszolgálásához a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. járművei minden héten vasárnap délutántól szombat estig két műszakban úton vannak. Éppen ezért aligha szorul magyarázatra, hogy a fuvarszközök megbízhatósága és folyamatos rendelkezésre állása mennyire kulcsfontosságú a MOL Magyarország fuvarfeladatait országshoz immár negyed évszázada ellátó cég számára. Az olajipari cégcsoport teljes tulajdonú leányvállalatánál a mennyiségek sem mindennapiak. Mintegy száz tartányos nyerges szerelvénye és húsz kisebb tartányos tehergépkocsija több mint háromszáz gépjárművezető pontosan összehangolt munkájának eredményeként naponta több mint 45 ezer, így évente akár 17 millió kilométert fut. A flotta pedig évente 2,5 milliárd liter üzemanyagot szállít ki. A megbízhatóság fenntartása érdekében a gépkocsikat hat év vagy 900 ezer kilométer futásteljesítmény elérése után lecserélik. Az olajozottan működő logisztikai rendszert hét telephelyről szolgálják ki, ezek Komáromban, Pécsen, Százhalombattán, Csepelen, Tiszaújvárosban, Szajolon és Székesfehérváron találhatóak.



▲ A beszerzés során a gépjárművezetők igényeit is figyelembe vették a fülke méretének és felszereltségének megválasztásakor.



▲ A tömegcsökkentés érdekében a járműveket könnyűfém keréktárcsákkal, százötven milliméterrel, rövidebb tengelytávolsággal és háromszáz literes gázolajtartállyal specifikálták.

Árnyaltabb flottastratégia

„A korábbi gyakorlat szerint a MOL-cégcsoport úgy írta ki nyerges vontatók beszerzési tenderét, hogy az alapvető műszaki feltételek teljesítése mellett csak a beszerzési ár és a 900 ezer kilométerre vetített karbantartási díj jelentette a meghatározó szempontokat. Az új flottastratégia értelmében viszont a három legjobb ajánlattevőtől beszerzünk négy-négy szinte azonos specifikációjú vontatót, ezeket nagyjából egy évig teszteljük valós üzemeltetési körülményeink között, majd az eredmények alapján választjuk ki a későbbi beszállítónkat. A teszt során mérjük majd az üzemanyag-fogyasztást, a járművek rendelkezésre állását és a gépjárművezetők elégedettségét is. A tesztben részt vevő nyerges vontatókat úgy osztjuk el a lokációk között, hogy a különböző márkák termékeit egyforma üzemeltetési körülmények között hasonlíthassuk össze például a domborzati és a forgalmi viszonyok tekintetében” – hangsúlyozta Kozma Szabolcs, a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. ügyvezető igazgatója.

Biztonság, hatékonyság, kényelem

„Számunkra kiemelkedő fontosságú a biztonság, amit jól mutat, hogy az elmúlt években nem okoztak súlyos balesetet a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. járművei. Ennek jegyében a Scania G 450 modelleket éberségfigyelővel, elől-hátul teljesen LED-technikájú világítással, feltűnő vörös színű biztonsági övvel, az öv bekapcsolására figyelmeztető hangjelzéssel, retarderrel és adaptív sebességtartóval rendeljük meg. A hatékonyságot a domborzathoz előrelátón igazodó hajtásláncvezérlés szolgálja, de ez a biztonság jegyében nem engedi 85 kilométer/óra sebesség fölé gyorsulni a járművet. A tömegcsökkentés érdekében könnyűfém keréktárcsákat, száztöven milliméterrel rövidített tengelytávolságot és háromszáz literes gázolajtartályt választottunk. A gépkocsivezetők igényeit is figyelembe vettük, ennek eredménye a középmagas, hálós helyes fülke, a fekhely alatti hűtőrekesz és a sűrített levegős pisztoly a belső tér takarításához” – fűzte hozzá Vágány László, a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. műszaki szakmérnöke.

Hasznos szolgáltatások

„A G 450-es vontatóinkra javítási és karbantartási szerződést kötöttünk, a Scania Flottamenedzsment-rendszer adatait pedig integráltuk a saját flottakövető rendszerünkbe. Az ezekkel a modellekkel dolgozó munkatársaink a Scania Járművezető-képzést is elvégezték, hogy a lehető leghatékonyabban használhassák új eszközeiket” – mondta el Aros Levente, a MOL Magyarország nagy ki-

“ A teszt során mérjük majd az üzemanyag-fogyasztást, a járművek rendelkezésre állását és a gépjárművezetők elégedettségét is.”

Kozma Szabolcs, a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. ügyvezető igazgatója



▲ A Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. gépjárművezetői büszkén dolgoznak a Scania modellekkel, és ennek a közösségi oldalakon is előszeretettel hangot adnak.

hívást jelentő fuvarozási tevékenységét ellátó cég műszaki vezetője.

Kezdeti tapasztalatok

„Az első két hónap és járműenként 20-25 ezer kilométer alapján még korai messzemenő következtetéseket levonni, de azért kezdeti tapasztalatokról már beszámolhatok. A négy Scania üzemanyag-fogyasztása megfelel annak, amire számítottunk, azaz kifejezetten jó a jelenlegi flottaátlagunkhoz képest. Gépjárművezetőink szeretnek a Scania vontatókkal dolgozni, sőt, kifejezetten büszkék új munkaeszközöikre, ami a közösségi oldalakra feltöltött posztjaikból is egyértelműen látszik. A rendelkezésre állást illetően pedig elégedetten tapasztaljuk, hogy a Scania márkaszervizek mindig gyors, pontos és megbízható kiszolgálást nyújtanak. Ezt a bejáratási szemlék, illetve egy banális töréskár esetében is tapasztaltuk, amit egy nagytestű madár az egyik parkoló járműünknek repülve okozott. A tiszaujvárosi, a lébényi, a nagykanizsai és a biatorbágyi szervizben is egységesen magas szolgáltatási

színvonalal találkoztunk eddigi látogatásaink során. Ez pedig különösen fontos ahhoz, hogy a szervizelések a lehető legkevesebb fennakadást okozzák a fuvarfeladataink teljesítésében. Egyébként a Scania vezetősége részéről ugyanilyen konstruktív, ügyfélközpontú és rugalmas hozzáállást érzünk. Két nagyvállalat kapcsolatáról beszélünk, ám kifejezetten olajozott az együttműködésünk, amelyet már félpótkocsik szervizelésére is kiterjesztettünk a »mindent egy helyen« elv értelmében” – foglalta össze a tesztidőszak eddigi eredményeit és észrevételeit Aros Levente. A Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. tehát valóban egy új szemléletű, a korábbiaknál is átfogóbb, tudatosabb és hosszú távra vetítve a leghatékonyabb üzemeltetést biztosító stratégiát vezetett be flottabeszerezési döntéseinek támogatására. Ez pedig kedvező feltételeket teremt ahhoz, hogy a Scania megmutathassa, mire képesek a termékei és a szolgáltatásai hosszabb távon a teljes körű üzemeltetési gazdaságosság terén. ●



▲ Az új Scania G 450 vontatók az első két hónap üzemeltetési tapasztalatai alapján beváltották a hozzájuk fűzött reményeket.



▲ A Scania nemcsak a járműveivel, hanem a szolgáltatásaival, különösen a márkaszervizei kiszolgálási színvonalával, is kivívta a Moltrans Tankautós Fuvarozó Kft. elégedettségét.

TÖBBSZÖRÖS GYŐZELMET ARA- TOTT A SCANIA 540 S AZ ÖSSZE- HASONLÍTÓ SAJTÓTESZTEKEN

Tavaly ősszel a Scania két összehasonlító teszten is részt vett, amelyeket Németországban szerveztek európai szaklapok. Mostanra közzétették az 1000 Pontos Teszt (1000 Punkte Test) és az Európai Tehergépkocsi-kihívás (European Truck Challenge, ETC) eredményeit. Az élenjáró versenytársak ellenében a Scania 540 S nyerges vontatója mindkettőt megnyerte, méghozzá a többi induló előtt jelentős fölényrel.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]

Ezeknek az összehasonlító teszteknek a megnyerése újabb bizonyítéka a Scania vezető pozíciójának az iparágban” – mondta Stefan Dorski alelnök, a Scania tehergépkocsi-részlegének a vezetője. „Ha független és tapasztalt újságírók minden lényeges szempontból, tudományos módszerekkel értékelik a termékeinket, és összehasonlítják ezeket a versenytársainkkal, akkor az eredmények rendkívül beszédesek a potenciális tehergépjármű-vásárlók számára.”

Az 1000 Pontos Teszt és az ETC a kereskedelmi forgalomban elérhető nehéz-tehergépkocsik legelismertebb összehasonlító tesztjei közé tartozik a világon. Ezeket német szaklapok szervezik más országok rangidős újságíróinak részvételével. A fülkével kapcsolatos tulajdonságokat, mint például a járművezetői környezetet, az alvási kényelmet és a zajszintet éppúgy értékelik, mint például az úttartást, a fokozatváltást és a szervizelhetőséget, valamint más szempontokat. A tehergépjárművekkel több mint 300 kilométert tesznek meg különböző fajtájú közutakon, hitelesített üzemanyagmérő berendezéssel felszerelve, hogy a legnagyobb pontossággal mérhessék a valós üzemanyag-fogyasztást. Majd minden szempontot pontoznak, és ezek összegéből születik meg az egyes tehergépkocsik végső eredménye.

„Mindkét teszten a legnagyobb összpontszámot értük el, de én személy szerint arra vagyok a legbüszkébb, hogy a mi tehergépkocsinknak a legkisebb az üzemanyag-fogyasztása, miközben a legnagyobb átlagsebességet nyújtja” – mondta Stefan Dorski. „Ez mutatja a Scania márkától elválaszthatatlan szállítási hatékonyságot. Ebből a kimagasló eredményből pedig nemcsak az ügyfeleink profitálnak majd, hanem ez jelentősen – itt és most – hozzájárul a szén-dioxid-kibocsátás miatti éghajlatváltozás elleni küzdelemhez is, amellyel a világ szembenéz.”

A Michael Kern által szervezett 1000 Pontos Tesztet számos szaklap közlése, köztük a Lastauto Omnibus is. A Hans-Jürgen Wildhage által szervezett ETC a KFZ Anzeiger kiadványban és sok más magazinban is megjelenik. A 2020 októberében végrehajtott 1000 Pontos Teszten a Scania 540 S, az MAN TGX 18.510 BLS és a Mercedes-Benz Actros 1853 LS vett részt. A 2020 novemberében rendezett ETC tesztjén a DAF XF 530, a Scania 540 S, az MAN TGX 18.510 BLS és a Mercedes-Benz Actros 1853 LS szerepelt. Mindkét tesztre meghívták az összes nagy európai gyártót. ●



BERUHÁZÁS A JÖVŐBE



Ütemesen bővül a Scania villamosított teherautóinak, autóbuszainak és erőforrásainak kínálata. Ezért a griffes gyártó azt tervezi, hogy az elkövetkező években több mint egymilliárd svéd koronát fordít egy akkumulátor-összeszerelő üzem létrehozására a svédországi Södertälje városában.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]

Idén év elején el is indult egy 18 ezer négyzetméteres létesítmény építkezése, amely már 2023-ban megkezdheti a működését. „Ez egy kézzelfogható megnyilvánulása annak a célkitűzésünknek, hogy vezető szerepet játsszunk a nehézkategóriás haszonjárművek villamosításában, ami elengedhetetlen a tudományos alapú éghajlatvédelmi célok teljesítéséhez” – mondta Ruthger de Vries, a Scania termelési és logisztikai vezetője. „A helyi akkumulátor-összeszerelő üzem az elektromos járművek nagy sorozatú gyártásának előfeltétele, valamint ezáltal a Scania egyértelműen az akkumulátorgyártási értéklánc résztvevője lehet.”

A Södertälje városában az alváz-összeszerelő üzem mellé épülő létesítmény akkumulátormodulokat és -csomagokat állít majd össze olyan cellákból, amelyek a Northvolt vállalat svédországi Skellefteå városában működő akkumulátorgyárából érkeznek majd. Ezek az összeépített akkumulátorcsomagok kifejezetten a Scania moduláris termeléséhez szabott rendszerek.

„A Scania továbbra is folytatja beruházásait Stockholm térségében, hogy teljes körű szakértelemmel rendelkezzen a villamosítás terén. Az elektromos járművek átalakítják majd a közlekedést, a Scania mostani beruházása Södertälje városában pedig hozzájárul ahhoz,

hogy Svédország az élenjáró innovációk központja legyen a nehézkategóriás járművek villamosítása terén” – mondta Ruthger de Vries. A Scania 2015-ben megkezdte hibrid autóbuszok, majd 2019-ben az első teljesen elektromos buszok sorozatgyártását. Ezeket nemrég a Scania hálózatról tölthető hibrid és tisztán elektromos teherautóinak bemutatása követte. Az elektromos tehergépjárművek sorozatgyártása idén indul el. Mindeközben a villamosított ipari és hajómotorok fejlesztésén is dolgoznak a vállalatnál. A Scania tehát mostantól fokozatosan futtatja fel a termelést, amelynek központja Södertälje. A kétszáz fős, elsősorban belső áthelyezéssel kialakított személyzetével az akkumulátor-összeszerelő üzem nagymértékben automatizáltan működik majd a beérkező áruk kezelésétől a gyártáson át a kiszállítáig. Az akkumulátormodulok kézi összeszerelését, mint például a kábelkötegek felszerelését végző munkatársak erősáramú biztonsági és munkavédelmi továbbképzést kapnak majd. A különféle alkalmazásokhoz szabott akkumulátorcsomagokat pedig átszállítják a szomszédos alváz-összeszerelő üzembe, ahol jelenleg párhuzamosan építik össze az elektromos és a belső égésű motorral hajtott járműveket. ●

MINŐSÉGI CSERE A LOGISZTIKAI FELADATOK ELVÉGZÉSÉBEN AZ AGRÁR-BIOETANOL KFT. JÁRMŰPARKJÁBAN

KETTŐ ÚJ SCANIA R FÜLKÉS 450 LE-S NYERGES VONTATÓ ÁLLT MUNKÁBA A 2021-ES ÉVBEN.

Ritkán és kevés járművet szerez be az Agrár-Bioetanol Kft., de azt rendkívül körültekintően és magas szintű elvárások mentén teszi. Ugyanis a szerelvényei meglehetősen szigorú feltételekkel szállítanak igen kényes árut nemzetközi viszonylatokban. A Scania az új fülkés R-szériával és a hozzá kapcsolódó szolgáltatásaival sikeresen megfelelt ezeknek a követelményeknek.

[Szöveg: C. S. Fotó: Scania]

Elsőre azt gondolhatnánk a vállalkozás nevéből, hogy járműüzemanyagnak használt bioetanol termelésével, illetve fuvarozásával foglalkozik, és azért választotta a Scania márkát, mert a griffes vállalat hosszú évek óta élenjárónak számít az etanolüzemű tehergépkocsik és autóbuszok fejlesztésében, valamint gyártásában. Nos, a dombóvári cég esetében valami egészen más áll a név hátterében, de legalább ennyire érdekes a történet!

Speciális követelmények

A harmincéves szakmai múltú visszatekintő agráripari cégcsoport 2006-ban kezdte meg egy etanolüzem tervezését, amelyben 2012-ben indult el a termelés.

Az Agrár-Bioetanol Kft. elsősorban élelmiszeripari felhasználásra állít elő bioetanol, amelyet 95 százalékban nemzetközi piacokon értékesít.

„Ez egy jobb minőségi osztályú bioetanol, mint amelyet üzemanyagként hasznosítanak, ezért szigorúbb előírások vonatkoznak a közúti szállítására a megfelelő tisztaság biztosítása érdekében. Emellett pedig ez egy kiemelten tűz- és robbanásveszélyes anyag, ami szintén magas szintű követelményeket támaszt a fuvarozásával szemben” – kezdte Molnár István, az Agrár-Bioetanol Kft., illetve a cégcsoport tulajdonosa és ügyvezető igazgatója.

„Éppen ezért a kezdetektől fogva saját eszközökkel biztosítjuk az üzemünkben meg-



termelt bioetanol szállítását. Ehhez 2012-ben két nyerges szerelvényt szereztünk be, egyedi építésű, 33 köbméteres, egyszekciós, könnyített szerkezetű, tartányos félpótkocsikkal. Ezek évente 110-120 ezer kilométer futásteljesítmény mellett német, lengyel, osztrák, szlovén és olasz viszonylatokban dolgoznak. Kifelé értelem-szerűen teljes terheléssel, visszafelé azonban a szigorú tisztasági követelmények miatt üresen közlekednek. Most elérkezett a fejlesztés ideje, így kettő új Scania R fülkés 450 LE-s nyerges vontatót vettünk át, egyet csere, egyet bővítés céljából. Mivel a járműveinknek 15 perces időkapuban kell az akár 1200 kilométer távolságra fekvő lerakóhelyekre érkezniük, számunkra a megbízhatóság különösen fontos szempont” – tette hozzá Molnár István.

Megbízhatóság és minőség

„Egyéb késztermékeinket egy alvállalkozó partnerrel fuvaroztatjuk” – vette át a szót Lendvai Benjámin, a cégcsoport kereskedelmi vezetője. „Mivel tapasztalt fuvarozónak számít, kikértük a véleményét az üzemelés megbízhatóságát illetően, így került a látókörünkbe a Scania. Ezenkívül egy minőségi ugrást is szeretünk volna megvalósítani a beszerzéssel, többek között a gépjárművezetőinknek biztosított kényelmesebb munkakörülmények érdekében, amihez szintén kiválóan megfelelt a griffes márka. Célunk, hogy körülbelül nyolc évig, azaz egymillió kilométer futásteljesítményig üzemeltessük az új vontatóinkat. Még csak néhány ezer kilométer tettek meg az R 450-es modelljeink, ezért részletes üzemeltetési

tapasztalatokról még korai beszélni, ám annyit már most mondhatok, hogy a Scania Hungaria Kft. a teljes értékesítési folyamat során igen meggyőzően teljesített” – magyarázta Lendvai Benjámin.

Mivel alvállalkozó partnerünk tapasztalt fuvarozónak számít, kikértük a véleményét az üzemelés megbízhatóságát illetően, így került a látókörünkbe a Scania.”

Lendvai Benjámin, az Agrár-Bioetanol Kft., illetve a cégcsoport kereskedelmi vezetője

Optimalizált specifikáció

„A kényelem és a saját tömeg ideális egyensúlyát a normál tetőmagasságú R-szeriás fülkében találtuk meg. Ebben már felegyenesedhetnek a munkatársaink, akik egyébként egyszerre két-három éjszakánál többet nem töltenek a fülkében, kényelmüket pedig komfortülés is szolgálja. Szintén a tömegcsökkentés jegyében viszonylag kis méretű üzemanyagtartályt választottunk, és persze könnyűfém keréktárcsákat, illetve levegőtartályokat. Különösen fontos számunkra a tengelyterhelés kijelzése a műszerfalon, amely rakodáskor segíti elkerülni a tengelyek túlterhelését. Mivel visszafelé mindig üresen

jönnek a szerelvényeink és nem járnak nehéz domborzati viszonyok között, a 450 lóerős motorválozat szintén optimális számunkra. A Scania retarderét pedig kifejezetten megszerettük a gépkocsivezetőink, akárcsak új munkaeszközeik könnyű kezelhetőségét és remek vezetési élményét. Úgy fogalmazzuk, hogy ezeket a járműveket üdítőbb vezetni, mint a korábbiakat. Jobban megbecsülük és magukénak érzik az új vonatokat, amit azon is észrevesszünk, hogy hazaérkezés után szorgosan tisztogatják és rendben tartják őket” – egészítette ki a kereskedelmi vezető.

Teljes körű támogatás

„Az első néhány ezer kilométer után már megállapíthatjuk, hogy ezek a Scania gépkocsik lényegesen jobb üzemanyag-fogyasztással dolgoznak, mint az előző járműveink. Ebben az is szerepet játszik, hogy kollégáink elvégezték a Scania Járművezető-képzést, a Scania Flottamenedzsmnt-rendszer hetente kapott jelentése alapján pedig folyamatosan nyomon követjük majd a teljesítményüket. Majd húszezer kilométer után ismét oktatást kapnak. Jó választásnak bizonyult a Scania saját, gyári háttérű finanszírozása is a professzionális ügymenetével. Javítási és karbantartási szerződés kötését a garanciális időszak után vesszük majd fontolóra. A márkaszervizek közül pedig a nagykanizsai és a lébényi esik útba a járműveinknek. Mindez azt igazolja, hogy sikerült minden szempontból minőségi cserét végrehajtjunk” – összegezte a tapasztalatokat Lendvai Benjámin. ●

➤ Normál tetőmagasságú, egy fekhelyes fülke, viszonylag kis üzemanyag-kapacitás, könnyűfém keréktárcsák és egyéb könnyűfém részegységek gondoskodnak a kis saját tömegről a nagy hasznos teherbírás érdekében. A sárga villogók és a feljelölések is gyárilag kerültek a járművekre, így az üzemeltető munkatársai indulásra készen vehették át az ADR-es kivitelű vontatókat.



ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK KÖZÚTI TESZTJE

[Szöveg: Scania | Foto: Scania]

Engedélyt kapott a Scania a Svéd Közlekedési Hatóságtól önvezető tehergépjárművek tesztelésére az E4-es autópályán Södertälje és Jönköping között. A tesztelésben a TuSimple vállalat is közreműködik, amely az önvezető járművek egyik élenjáró fejlesztőjeként a Scania és a TRATON-cégcsoport kiemelt partnere ezekben a beruházásokban.

A tehergépjárművek a Scania Transport Laboratory fuvarozóvállalatnál állnak majd munkába, és a Scania gyártóüzemeibe szállítanak majd árut. Ennek során az önvezető járművek ötfokozatú SAE-skálája szerinti 4-es szintű önvezető technikát tesztelik majd. A tehergépkocsik önállóan közlekednek, de biztonsági okokból egy járművezető felügyeli a működésüket. A Scania tesztsorán egy tesztmérnök is a fülkében tartózkodik majd, akinek a feladata az önvezetéshez szükséges érzékelőktől érkező adatok megfigyelése és ellenőrzése. „Már az Egyesült Államokban és Kínában is folytatnak közúti tesztet 4-es szintű önvezető tehergépjárművekkel, de tudomásom szerint Európában a Scania elsőként teszteli ezt a technikát autópályán valós fuvarfeladatok elvégzése közben” – mondta Hans Nordin, a Hub2hub projekt felelőse.

A Scania azt tervezi, hogy még az idei évben kiterjeszti a tesztet a Södertälje és Helsingborg közötti teljes útvonalra.

„Azt reméljük, hogy az elkövetkező években más európai országokban és Kínában is tesztelhetjük ezt a technikát” – mondta Hans Nordin.

A Scania már 2017 óta tesztel önvezető tehergépjárműveket bányai fuvarozásban Ausztráliában.

„Az ezekkel a tesztekkel szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy az önvezető járművek már néhány éven belül valósággá válhatnak a zárt területeken, például bányákban és terminálokban végzett fuvarfeladatokhoz” – mondta Hans Nordin.

Hans Nordin szerint a logisztikai központok közötti (Hub2hub) fuvarozás – átrakóközpontok között autópályán közlekedő járművek – lehet az első terület a közúti fuvarozásban, ahol az önvezető tehergépkocsik valósággá válhatnak.

„Akkorát léptünk már előre az önvezető járművek fejlesztésében, hogy

ez a technika már öt éven belül készen állhat a piaci bevezetésre ilyen jellegű fuvarozáshoz. Azonban ahhoz még hosszabb idő szükséges, mire az önvezető járművek kétirányú forgalmú utakon és városi környezetben is alkalmazhatóvá válhatnak” – összegezte Hans Nordin.

A Scania partnere, a TuSimple – amelynek központja San Diego városában, az Egyesült Államokban, kirendeltségei pedig Tucson, Sanghaj és Peking városában találhatóak – a 2015-ös megalapítása óta több millió tesztkilométert tett meg autópályákon a 4-es szintű önvezető technika kifejlesztéséhez. Jelenleg ezt a vállalatot tartják a terület élenjárójának.

A tesztről szóló film megtekinthető a Scania YouTube-csatornáján:

<https://www.youtube.com/watch?v=rYkZkM10CUG> ●





ÉRDEMES KIVÁRNI

Leventevár, cseh nevén Břeclav városának közösségi közlekedést választó utasai októbertől egy új generációs Scania Citywide LF autóbuszon is utazhatnak. Az alacsonypadlós modell a BORS Břeclav vállalat már jelenleg is Scania járműveket felsorakoztató flottáját bővíti ősztől. Így a dél-morvaországi város elsőként üzemeltet majd egy új generációs Citywide buszt.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]

Több mint egy évszázados tervezési tapasztalatán alapulva fejlesztette ki a Scania az új generációs autóbuszait, hogy azok a városok jelenlegi és jövőbeli igényeit is teljesítsék. Ezért a hajtásláncok széles választékával készülnek. A Scania nemcsak hagyományos dízelmotorokat kínál, hanem gázüzemű erőforrásokat is, és a Citywide LF persze teljesen elektromos változatban is rendelkezésre áll.

„A Scania hosszú évek óta elégedett ügyfelének számító BORS Břeclav vállalat a CNG-üzemű kivitel választotta, mert már kellő tapasztalatot szerzett sűrített földgázzal működő járművek üzemeltetésében. Ez a megoldás már a gyakorlatban is bizonyított nemcsak a megbízhatóság, hanem az üzemel-

tetési költségek terén is” – mondta a Scania autóbusz-üzletágának értékesítési vezetője, Lukáš Martinů.

A kényelmet növelő és a használhatóságot javító kifinomult kialakítás mellett ez az új generációs autóbusz a legújabb műszaki megoldásokat vonultatja fel a közlekedésbiztonság és a személyzet biztonságának fokozása érdekében. Emellett a Scania a megbízhatóság növelésére és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére is törekedett.

„Az új generációs buszok a legkorszerűbb műszaki színvonalat képviselik számos biztonsági megoldásukkal, hogy megkönnyítsék a sofőröknek a járművek vezetését városi forgalomban. Ez az autóbusz érzékelőkkel figyelni és elemzi a gyalogosok, illetve kerékpárosok mozgását, majd észlelésükkor hang-

és fényjelzésekkel vagy holtterjelzésekkel figyelmezteti a járművezetőt” – magyarázta Svatopluk Pěček főpolgármester a jármű kivételes biztonsági megoldásait.

A BORS Břeclav vállalat olyannyira érdeklődött az új Scania Citywide típus iránt, hogy Leventevár önkormányzatához kellett fordulnia a közbeszerzési határidő két hónapos meghosszabbításáért, hogy beszerezhesse a buszt. Az üzemeltető egy más márkájú autóbusz megvételével eleget tehetett volna a közösségi személyszállítási szerződésnek, de a tesztelés tapasztalatai alapján egy csúcsteljesítményű Scania jármű beszerzését részesítette előnyben. Ez a megoldás számára is optimális, ugyanis ezáltal a teljes járműflottája ugyanazt a márkát képviseli majd, így egységes szolgáltatást nyújthat. ●

CSÚCSSZÍNVONAL HULLADÉKGŰJTÉSHEZ

Új kihívást jelent a kommunális szolgáltatóknak, hogy a járványhelyzet alatt nagyobb mennyiségű háztartási hulladék keletkezik. Ennek legjelentősebb részét műanyagok és csomagolóanyagok teszik ki, amelyeket gyakrabban kell begyűjteni. Ezért a csehországi Moravská Třebová városa és a környékbeli települések üzembe állítottak egy új Scania hulladékgyűjtő tehergépjárművet.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]



Mostantól ez a korszerű jármű is részt vesz Moravská Třebová városában és környékén a kommunális hulladék begyűjtésében. A Hanes felépítménnyel ellátott Scania L-szériás teherautó hajtásáról öthengeres, kilencliteres, 360 lóerős dízelmotor gondoskodik. „Azért választottuk ezt az alacsony fülkét, mert jelentősen megkönnyíti a személyzetnek a gyakori beszállásokat, továbbá a járművezetőn kívül még három további munkatársnak is helyet kell biztosítanunk. Ez egy igen kényelmes fülke, amit a jármű légénysége nagyra értékel majd a települések közötti utazások során. Ráadásul nagyon jó kilátást is

nyújt” – mondta Vítězslav Škrabal, a Technické služby Moravská Třebová s.r.o. ügyvezető igazgatója az új gépkocsi erényeiről. Az újonnan beszerzett eszköz további előnye, hogy közvetlenül a járműben is látható a hulladék tömege. „Korábban könnyen kiszámolhattuk a rakomány mennyiségét a hulladékgyűjtő edények térfogatából. De ma már vonalkódos zsákokat is használhatnak a lakosok, ezáltal eltérhet a mennyiség. Így igen előnyös, hogy a jármű rögzíti a tömegét, mielőtt behajt egy faluba, majd ugyanezt teszi, amikor elhagyja a települést. Ez pontos adatokat szolgáltat számunkra, amelyből kiszámítható a települések hulladékgyűjtési díja” – mondta Vítězslav Škrabal.

A Technické služby Moravská Třebová nemcsak a tízezer fős városban használja majd hulladékgyűjtésre ezt az új Scania járművet, hanem a környező 14 településen is. Évente körülbelül 19 ezer kilométert fut és 2300 tonna hulladékot szállít majd. „Eredetileg a meglévő idős eszközünket terveztük kiváltani ezzel az új járművel, de a jelenlegi helyzet arra kényszerít bennünket, hogy mindkét tehergépkocsit használjuk. Ezért gyarapítottuk a járművezetőink számát, és szeretnénk fokozatosan még egy műszakot bevezetni” – fűzte hozzá Vítězslav Škrabal a hulladék mennyiségének növekedésével kapcsolatban. ●

OTTHONRÓL ELTANULT VONZALOM

Példás szülői nevelés eredményeként Ács Zoltán egy életre megszerette a járműveket – ennél nemesebb pedagógiai cél talán nem is létezik. Ahogyan ez lenni szokott, felnőttként döbönt rá, hogy e vonzalom elől nem menekülhet, így immár egy évtizede a Scania kötelekében dolgozik.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]



A mikor az ismerőseid megtudták, hogy a Scaniánál dolgozol majd, mi jutott először az eszükbe, a V8 vagy az IKEA egyik kiegészítője?

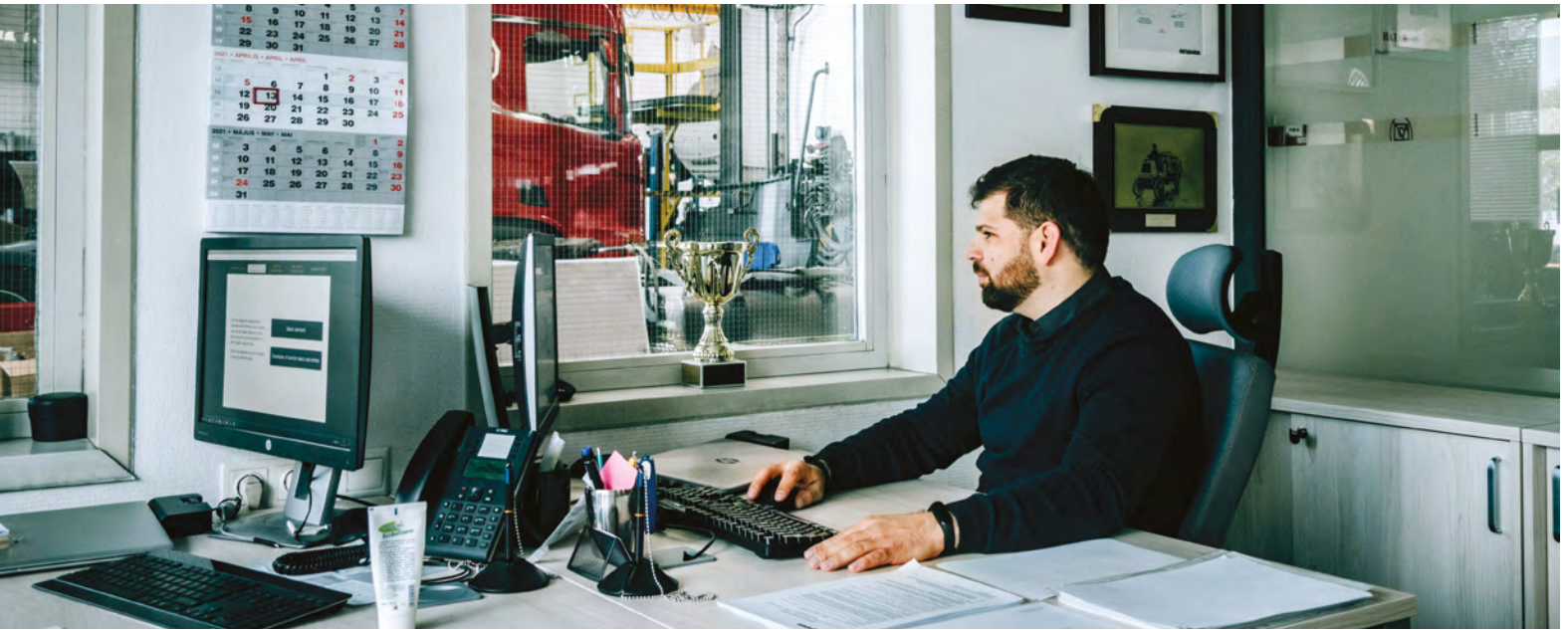
2011-ben, amikor csatlakoztam a Scania csapatához, az ismerősi körömben, kamionos berkeken kívül nem volt benne annyira a köztudatban a V8 szelleme, mint mostanság, így szerintem inkább az IKEA, de ez szerencsére nagyon sokat változott az elmúlt 10 év alatt.

Mióta dolgozol a Scaniánál?

2011.02.21-én volt az első munkanapom a Scaniánál. A budapesti telephelyünkön készletgazdálkodási területen kezdtem el dolgozni. Álláskeresőként az internetes portálokon keresgélve, ez a pozíció ugrott fel elsőként, a többi meg már történelem. Visszatekintve az elmúlt 10 évre, mondhatom, hogy hála Istennek, hogy megkaptam az állást, nagyon jól érzem magam a cégnél. Emlékezetesre sikerült az első körös interjú, a budapesti kollégáim mai napig emlegetik a zöld színű 124-es Mercedest, amivel érkeztem.

Kiskorodban Te is úrhajós szerettél volna lenni?

Őszintén szólva, nem tudom, hogy mi szerettem volna lenni kiskoromban. Egy olyan érzés van meg bennem gyerekkoromról, hogy szerettem volna egy nem mindennapi dolgot létrehozni, amely végül a családom lett. Benzingőzös közegben nőttem fel, édesapám karosszéria lakatos, öcsémnek autószerve van, tehát valamennyire kódolva volt, hogy műszaki területen fogok elhelyezkedni. Emellett édesanyám egy raktározási és külkereskedelmi osztályt kordinált egy multi cégnél,



gyerekként nagyon sokat voltam benn a gyárban, érdekeltek a folyamatok. A családban képviselt mezsgyék között lavíroztam sokáig. A Scania pozíciók előtt hat munkahelyem volt, kellett idő, amíg rátaláltam a számomra kikövezt útra.

Mióta dolgozol szervizértékesítőként a Scania-nál?

A jelenlegi pozíciómat 2015 óta töltöm be, cégen belül volt meghirdetve ez a lehetőség és úgy éreztem, hogy itt az idő az előrelépésre, arra, hogy megmerítessem magam. Egy teljes hónapig vívódtam azon, hogy merre tovább, hiszen nagyon kötődtem az addigi munkatársaimhoz és feladatkörömhöz. Felállítottam egy kritériumrendszert és az alapján végül egyértelművé vált, hogy lépnem kell.

Hogyan változtatta meg a hétköznapijaidat a koronavírus-járvány?

Az otthoni munkavégzésnek korábban is

adottak voltak a feltételei, így a koronavírus kezdetekor a jól bevált napi rutinom szerint folytatódott a munkavégzés. A tavalyi első lezárásnál kialakult új élethelyzet, a bezártság, hirtelen jött és erőteljes változást hozott az én életembe is, de alkalmazkodni kellett az új körülményekhez és mivel a home office eddig is jól működött, bizonyos idő elteltével hozzászoktam az új munkakörülményekhez. Az ideai lezárásokat már rutinosabban kezeltem, megvan a megváltozott körülményekhez adaptálódott munkarendszerem és eszközeim a bezártság átvészeléséhez.

Egy év alatt mennyi km-t vezetsz le?

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján elmondhatom, hogy átlagosan, egy évben hatvanezer kilométert vezetek le, ennyit utazok az ügyfelekhez. A koronavírus okozta helyzet természetesen itt is érezteti a hatását, az elmúlt két évben körülbelül 15-20%-al csökkent a megtett kilométerek száma, ami számottevő

csökkenésnek számít, tekintve, hogy mekkora terület tartozik hozzám.

Ügyfeleid hogyan reagáltak a teljesen új körülményekre, amelyeket a lezárások, a tesztelések, a kijárási korlátozások és iparágak teljes megszűnése teremtett?

Egyik pillanatról a másikra a bizonytalanság lett úrrá az iparágban, mint az élet sok más területén is. Tavaly, a járvány kezdetekor senki nem tudta, hogy, haza tudnak-e jönni a kamionok, a sofőröknek meddig kell karanténban lenniük, kell-e tesztelni a határnál és így tovább, kiszámíthatatlanná váltak a járvány előtt biztosnak hitt megbízások és az előre betáblázott munkák. A buszos iparágban tavaly tavasz óta szinte teljes a leállás. A buszok nem tűntek el, a műhelyeinkből, de személyszállítás bizonyos szegmensei szinte teljesen lenullázódtak. 2019 végén még rendben lezajlott a turisztikai szezon, megvoltak a karácsonyi vásárok, városnéző túrák. Márciusban lehetett volna újrakezdeni az évet, amire sajnos nem került sor. Reméljük, hamarosan újra el tudnak kezdeni dolgozni. Addig pedig azt gondolom, az összes kolléga nevében mondhatom, hogy kitartást kívánunk nekik és az újraindulásnál várjuk őket műhelyeinkben. Egyéb szállítmányozási területeken a nyitás óta alapvetően visszatértünk a normál kerékvágásba, de az ügyfelekben tudatosítani kellett, hogy továbbra is a megszokott rendben és minőségben fognak megvalósulni a tőlünk megrendelt javítások. Az elmúlt hetekben bejelentett lezárások újabb bizonytalan helyzetet generáltak, az ügyfelek sem tudnak előre tervezni, nehezen hoztak döntéseket arról, hogy milyen szolgáltatásokat vennének igénybe, illetve a jövőre nézve milyen elköte-



leződést vállaljanak. Szerencsére partnereim többsége most is hamar tudott alkalmazkodni az új helyzethez, így mostanra ismét a megszokott módon tudunk közösen dolgozni.

Mit szeretsz legjobban a munkádban?

Alapvetően az emberekkel való kapcsolat-tartás az, ami igazán örömet okoz nekem, a másik pedig, hogy szabadságot és maximális bizalmat kaptam a Scaniától és az ügyfelektől egyaránt. Mindig van lehetőségem új embereket megismerni, mindig vannak új kihívások, újabb és újabb megoldásra váró feladatok. Kijelenthetem, hogy a habitusomhoz és az életfelfogásomhoz tökéletesen passzol ez a munkakör és a Scania vállalati kultúrája, ami rendkívüli mértékben megkönnyíti a hatékony munkavégzést.

Van olyan hobbi, amelyet szívesen megosztanál olvasóinkkal?

Egy dolgot nem tudok kiemelni, nem tudom azt mondani, például, hogy imádom, mondjuk pecázni, és amikor csak tehetem, egyetlen hobbinak hódolok. Nagyon sok dologgal foglalkozom a munka mellett, szeretek olvasni, próbálok aktívan élni és minél többet sportolni, hogy ellensúlyozzam a sok autóban töltött időt. Imádom az autókat, apukám nyolc évesen tanított meg vezetni, ahogy említettem édesapám karosszéria lakatos és sokszor segítettem neki ráállni az aknára, vagy az udvaron parkoltam az autókkal, de azok még más idők voltak. Amit még kiemelnék, hogy amikor nem dolgozom, arra törekszem, hogy minél több minőségi időt töltsék a családommal.

Ha már szóba került a család, ugye nem tabutéma a magánéleted?

Nem, dehogy, szívesen mesélek a családomról. Házas vagyok, van egy 4,5 éves kislányunk és egy 2 éves kisfiúnk. Elég sok kihívás elé állítanak minket, persze mindennél jobban szeretjük őket és tervezünk még egy gyermeket vállalni. Ezen felül is nagyon fontos számomra a család és a barátok. Szerencsére elég összetartó háttérrel mondhatok magaménak. Így történhetett meg például, hogy édesapámnak közösen vettünk az ötvenedik születésnapjára egy állólámpás Mercedest. Gyerekkorunkban mindig azt hallgattuk tőle, hogy szeretne veterán autót restaurálni. Bujtor István Hamis a baba című filmjében összetörtek egy ilyen autót és édesapám ezt a részt mindig újránézte, és gyönyörködött a szép autóban, így ajándékként arra gondoltuk, valóra váltjuk régi álmát, dolgozhat és birtokolhat egészerre.

A koronavírus elleni védőoltásra már regisztráltál?

Igen, beregisztráltunk mind a ketten, az egész családuknak egyetért abban, hogy ez a következő fontos lépés a járvány terjedésének megállításához és az egészségünk védelmének



megőrzése érdekében. Sajnos most már ott tartunk, hogy a távolabbi ismeretségi körben voltak olyan halálesetek, amelyek a koronavírusal voltak összefüggésbe hozhatók és ezekkel a szomorú tapasztalatokkal nem vagyunk egyedül az ismeretségi/családi/baráti körünkben. Cégen belül és a magánéletünkben is azon vagyunk, hogy maximálisan betartsuk az előírt szabályokat, ezzel is elősegítve azt, hogy minél kevesebben fertőződjünk meg.

Végül még annyit, hogy Gandalf vagy R2-D2?

Nem vagyok egy hatalmas fantasy rajongó, a Gyűrűk ura szinte teljesen kimaradt, a régi Csillagok háborúja filmeket még kifejezetten

szeretem, és még a Disney előtti részek is tetszettek, de igazán nagy rajongásom egyetlen egy film irányában sincsen. Gyermeki kötődésem van a Transformers sorozathoz, a játékautós robotokat mindig is szerettem, ezt is a benzingözös családi atmoszférából hoztam magammal. Ha választanom kell mindenféleképpen, akkor természetesen R2D2. Filmek helyett feleséggel inkább sorozatnézősők vagyunk, de azért azt hozzá kell tenni, hogy a kétgyerekes családuknak ez sokszor nehézkesen megoldható, kiváló példa erre, hogy van egy olyan sorozat, amit még 2016-ban kezdtünk el nézni, négyrészes, de még nem értünk a végére. ●



[ÜGYFELÜNK]

KIMUTATOTT RAJONGÁS

A SZOLLINGER-TRANS KFT. IGÉNYES ÉS SZÍNTISZTA SCANIA-FLOTTÁJA

Szollinger Norbert igazi autórajongóként erőteljesen vonzódik a különleges és szép gépkocsik iránt a veteránoktól a luxusautókon át a versenyautóig. Pontosan ezt tükrözi vállalkozásának nehéztehergépkocsi-flottája is, amely évek óta kizárólag egyedi megjelenésű és bőségesen felszerelt Scania modellekből áll. Legutóbb három 500 S gazdagította a járműparkot.

[Szöveg: C.S. Fotó: Scania]



Már messziről felismerhetők a Szollinger-Trans Kft. Scania járművei a fekete és bordó színösszeállítású, egyedi stílusú metálfényezésükről.

Persze amennyire igényes a megjelenésük, annyira exkluzív a felszereltségük is. Például a tavaly év végén átvett három 500 S modell többek között teljes egészében LED-technikájú külső világítást, könnyűfém keréktárcsákat, számos biztonsági berendezést, fahatású belső díszítőelemeket, befordítható utasülést, fűthető és szellőztethető vezetőülést, gyári navigációs rendszert, integrált álló helyzeti légkondicionálót, mikrohullámú sütőt, nagy hűtőt, műszerfalból kihajtható asztalkát, szélesíthető, zsákugós komfortmatraccaal ellátott alsó fekhelyet, hangulatvilágítást, gyárilag beépített telefontartót és rakodóhelyeket kapott. Szeretik is ezeket a járműveket a cég munkatársai, akár csak a korábban beszerzett Scania gépkocsikat. A vállalkozás tulajdonosa sincs ezzel másként, habár ő egészen más szempontokat is figyelembe vesz.

Egyenletes fejlődés

A győri telephelyű fuvarozóvállalkozás 2002-ben indult belföldi fuvarozással és egyetlen nyerges szerelvényel. Két évvel később már nemzetközi fuvarozással is foglalkoztak, és ekkor szereztek be az első új nyerges vontatót, illetve kishaszonjárművet is. A fejlődés következő mérföldköveként 2007-ben Kft. cégformát vett fel a családi vállalkozás, 2016-ban pedig egy háromezer négyzetméteres saját telephelyet létesített. Ma a 21 főt foglalkoztató cég kilencven százalékban raklapos gyűjtőárut szállít Magyarország és Dánia, Hollandia, illetve Észak-Németország között.

A Szollinger-Trans Kft. flottájában jelenleg tíz furgon és nyolc szerelvény dolgozik, ezek közül kettő tandemtengelyes pótkocsi, 120 köbméteres, csereszekrényes jumbo, hat pedig nyerges, függönyponyvás mega kivitelű. Mind-egyik tehergépkocsi a griffes márkát képviseli, a két R 450 mellett hat 500 S sorakozik, és a legidősebb is csak 2018-as évjárátú.

Bevált a választás

„Első Scania tehergépkocsinkat 2010-ben szereztük be, ugyanis a gépjárművezetőktől és más fuvarozóktól is jó tapasztalatokat hallottunk a griffes modellek kényelméről, megbízhatóságáról és üzemanyag-fogyasztásáról” – kezdte Szollinger Norbert, a Szollinger-Trans Kft. ügyvezető igazgatója. „Ezt az R 440 Highline normál kapcsolási magasságú nyerges vontatót 2011-ben egy R 420 Topline nyerges vontató és egy R 480 Topline tandempótos szerelvény követte. Már ezek is igényes megjelenésű, gazdagon felszerelt járműveknek számítottak. Olyannyira beváltották a hozzájuk fűzött reményeinket, hogy 2013-tól már csak új Scania tehergépkocsikat állítunk munkába” – magyarázta az ügyvezető igazgató.

“Az első griffes modelljeink olyannyira beváltották a hozzájuk fűzött reményeinket, hogy 2013-tól már csak új Scania tehergépkocsikat állítunk munkába.”

Szollinger Norbert, a Szollinger-Trans Kft. ügyvezető igazgatója

Elégedett gépkocsivezetők

„Gépjárművezetőink dicsérik a Scania automatizált váltóját és 500 lóerős motorját, amellyel egy 410-eshez képest napi fél óra előnyre is szert tehetnek dombos vidéken. Ebből éppen összejöhethet annyi egy hét alatt, hogy hétvégére hazaérhetnek a szabályok betartásával. Továbbá szeretik a Scania-fülkék nyújtotta jó kilátást, kiváló ergonómiát, kényelmet és tartósságot. Például a bőrbevonatú kormánykerék közel félmillió kilométer után is olyan, mint egy új járműben, semmi nem zörög, nem kopik le, minden nagyon strapabíró a belső térben is” – fejtette ki Szollinger Norbert. A városi alkalmazású fülke-alvázak jellemző hajtásképlete 4x2 vagy 6x2*4 (a Scania elektromosan kormányzott segédtegyelével).

„Az ilyen tehergépkocsik gyakran az elosztófuvarozásban dolgoznak, azonban egyre több személyre szabott, építőipari kialakítású teherautót is látunk közöttük” – mondta Stefan Lindholm, a Scania tehergépkocsikkal foglalkozó részlegének rangidős termékmenedzsere. „Sok építőipari jármű zsúfolt városi utakon tölti az ideje legnagyobb részét. Ilyen esetben egy L-szériás billencs a 280 lóerős DC07-es motorral és a megfelelő sebességváltóval ideális lehet. Ha ehhez még hozzáadjuk a járművezetőket támogató Scania Zone szolgáltatást is, akkor egy kész Scania-ragadozót kapunk a városi dzsungel leküzdéséhez.”

A Scania Zone egy helymeghatározáson alapuló szolgáltatás a jármű automatikus beállításaihoz. Ez támogatja a járművezetőt abban, hogy betartsa a közlekedési és a környezetvédelmi szabályozásokat, így lehetővé teszi a tehergépkocsik fenntartható üzemelését a lakosság nagyobb biztonsága mellett.

Hasznos szolgáltatások

„Üzemeltetői szemmel sem adnak okot panaszra a griffes járművek. Üzemanyag-fo-

gyasztásukkal és a megbízhatóságukkal egyaránt elégedettek vagyunk, az esetlegesen előforduló apróbb problémákat pedig a márka szervizháttere gyorsan és szakszerűen megoldja. A lébényi műhelyt szoktuk látogatni, amely szinte bármikor nagyon rugalmasan tudja fogadni a járműveinket, még hétköznap este vagy szombat délután is nekiállnak egy olajcserének vagy kisebb javításoknak. Szintén hasznos a távdiagnosztika lehetősége, például egy hibakódot távolról is ki tudnak olvasni, illetve törölni. Ezáltal a teherautóink nem esnek ki a munkából, nem okoznak állásidőt, ami sokat számít nekünk. Kifejezetten előnyösnek tartjuk a Scania teljes körű javítási és karbantartási szerződését is, amelyet négy évre, illetve 600 ezer kilométerre szoktunk megkötni. Ez az országúti segélyszolgálatot is magában foglalja, amely gyors és kényelmes ügyintézészt biztosít még gumidefekt esetén is. Hatékony támogatásnak tekintjük a Scania Flottamenedzsment-rendszer hetente küldött kiértékelését is, hiszen ennek alapján célirányos tanácsokat tudunk adni a gépkocsivezetőinknek, ha valamilyen kirívó értéket veszünk észre a vezetési stílusukban. Ennek eredménye pedig a flotta üzemanyag-felhasználásában is meglátszik. Hasonlóan jók a tapasztalataink a Scania Rent szolgáltatásaival is. Többször béreltünk már járművet onnan áthidaló megoldásként néhány hónapra, egyszer pedig egy kampány keretében egy évre bérbe vettünk egy R 450-est, amelyre utána lízingszerződést is kötöttünk. Minden esetben korrekt volt maga a jármű éppúgy, mint az ügyintézés” – nyilatkozta az ügyvezető igazgató.

Speciális megoldás

„Ráadásul a Scania a különleges igényeink teljesítésére is nyitott partner. Jó példa erre a flottánkba még az idén megérkező, 18 tonna össztömegű P 280 fülke-alvázak teherautó.

Ezt a lehető leghosszabb alvással kértük, így a ponyvás felépítményében 23 raklapnak jut majd hely. Emelőhátfalat is kap, hogy ott is könnyen lehessen rakodni, ahol nem áll rendelkezésre rakodógép. A járművet P-fülkével rendeljük a minél kisebb saját tömeg érdekében, de hálólhelyes kivitelben, mert nemzetközi feladatokat lát majd el. Már alig várjuk, hogy megérkezzen” – mondta lelkesen Szollinger Norbert.

Kellemest a haszonnal

A Szollinger-Trans Kft. ügyvezető igazgatója egyébként egészen másfajta járműkülönlegességeikért is lelkesedik. Ebből a hobbiéből fakadóan nőtt ki cégének az az üzletága, amelynek keretében egy 3,5 tonnás kishaszonjárműhöz kapcsolt zárt, dobozos, billenthető trélerben vagy egy 3,5 tonnás furgonban drága veteránautókat, luxusautókat, illetve versenyautókat szállít a megbízóinak. Ezzel a megoldással biztonságosan és diszkréten tudja célba juttatni ezeket az autósodákat Európa-szerte kiállításokra, versenyekre, szervizbe vagy új tulajdonosukhoz. A zárt térben szállítás előnyös lehet például restaurálás alatt álló gépkocsik frissen galvanizált karosszériájának mozgatásakor, valamikor pedig az a cél, hogy a meglepetésnek szánt jármű titokban érkezzen meg egy garázsba. Szollinger Norbert az ilyen igényeknek is örömmel és szakszerű, rugalmas, ügyfélközpontú hozzáállással tesz eleget – ez a szemlélete is megmagyarázza, hogy miért a Scania márkában talált megfelelő partnerre. ●



KETTŐ AZ EGYBEN

Nyerges vontatóként és fülke-alvázas teherautóként is használható a Herrmann Transporte nagymértékben egyedi igényekre szabott Scania G 500 4x4 járműve. Jóformán nincs olyan fuvarfeladat, amelyet a cég ne tudna ellátni a svájci bicskához hasonlóan sokoldalú gépkocsival.



[Szöveg: Scania Fotó: Scania]

Amikor a svájci Herrmann Transporte legutóbb bemutatta a kívánságlistáját a Scaniának, akkor ez egy igencsak nagy kihívást jelentő specifikációt tartalmazott. Ugyanis a fuvarozóvállalat egy rövid, összerékhajtású járművet kért a lehető legalacsonyabb alvással és rendkívül jó menetteljesítménnyel. Ráadásul azt is kikötötték, hogy az eszközt nyerges vontatóként és felépítményezett fülke-alvázas tehergépkocsiként is lehessen használni. Mindezeknek megfelelően egy Scania G 500

A 4x4 HA nyerges vontató alváza jelentette a kiindulási alapot a sokoldalú jármű összeállításához. A cserefelépítményes rendszernek köszönhetően a gépkocsi igen gyorsan átalakítható nyerges vontatóból vonóháromszöges pótkocsit vontató vagy billenőplátós teherautóvá. Mivel a jármű legnagyobb megengedett szerelvényössztermege 70 tonna, valamint az első és a hátsó vonóberendezéséhez is mindenféle sűrített levegős, illetve elektromos csatlakozás rendelkezésre áll, a legkülönbözőbb pótkocsikkal túlméretes és túlsúlyos rakományok fuvarozására is alkalmas.

A Herrmann Transporte céget egyébként már a harmadik generáció irányítja, Rolf Herrmann és fivére, Philip Herrmann. Húsz járművet számláló flottájukban billencsek, valamint darus, hulladékgyűjtő és építőipari teherautók is szerepelnek. A vállalkozás központi telephelye a tengerszint felett 910 méter magasságban fekvő és egy népszerű síközpontnak otthont adó Unterwasser faluban található, ahonnan kiindulva a járművei Svájc egész területén dolgoznak. ●

✓ A cserefelépítményes rendszernek köszönhetően ez a Scania G 500 4x4 modell nyerges vontatóként, billencsként és vonóháromszöges pótkocsit vontató teherautóként is használható.



BETONKEMÉNY INTÉZKEDÉSEK A FENNTARTHATÓSÁGÉRT

Luxuszachtokkal teli kikötőjétől az épületekkel benépesített környező hegyekig Monaco egy sűrűn lakott hercegség keskeny és kanyargós utakkal. Ebben a sűrű forgalomban ügyesen manőverezik az Ecotrans egyik Scania P 410 betonkeverő teherautója.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]



Ez is csak egy szokványos betonkeverő teherautónak néz ki, valójában viszont annak a fenntartható szemléletnek a kézzelfogható megnyilvánulása, amelyet az Entreprise Monégasque de Travaux (EMT) és az Ecotrans követ a teljes flottáját illetően. Maga a jármű repceből készült biodízzel üzemel, míg a betonkeverő felépítménye elektromos hajtású.

Az EMT Group cégcsoport és azon belül az Ecotrans is készbeton előállítására, értékesítésére és kiszállítására szakosodott. „Elkötelezetek vagyunk a környezet iránt. Ezek nemcsak

szavak, hanem a cégcsoport őszinte, szívből jövő elköteleződése” – mondta Philippe Ortelli, az EMT és az Ecotrans elnöke.

Az évi 130 ezer köbméter beton termelésére képes EMT kifejlesztette a kis szén-dioxid-terhelésű betonját, valamint bevezetett egy vizet és kavicsot újrahasznosító rendszert a cég által kibocsátott hulladék kibocsátásának nullára csökkentésére.

A betongyártás minden fázisát figyelembe véve ez a tevékenység felelős a világ szén-dioxid-kibocsátásának 4–8 százalékáért. Csak a szén, a kőolaj és a földgáz az üvegházgázok jelentősebb forrása. A betonnal kapcsolatos

szén-dioxid-kibocsátás fele a salak előállítása során keletkezik, amely a cementgyártás leginkább energiaigényes művelete.

Az EMT kifejlesztette a kis szén-dioxid-terhelésű betonját, amely cementből, őrölt, granulált kohósalakból, pernyéből és adalékanyagokból készül. A vállalat a salakhoz az acélgyártásból származó hulladékanyagot hasznosítja újra. A pernye olyan erőművekből származik, amelyek még mindig szén használnak, hogy segítsék az áramtermelést a csúcsterhelésű időszakokban. Ezzel a betonjával az EMT köbméterenként 365 kilogrammról 150–200 kilogrammra csökkentette a szén-dioxid-ki-



[T É R M É K]



bocsátást. „A termelésünkben összességében közel ötven százalékkal sikerült mérsékelnünk a szén-dioxid-kibocsátást a versenytársainkhoz képest” – mondta Philippe Ortelli. A vállalat a francia B100 bioüzemanyagot, mint az elérhető legfenntarthatóbb alternatívát választotta – ez százszázalékosan ugaron természetű repceből származik, amely hatvan százalékkal csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást. „Ez az életciklus és a továbbértékesíthetőség terén támasztott követelményeinknek is megfelel” – mondta az Ecotrans ügyvezető igazgatója, Éric Humilier. „Hat év múlva, amikor megújítjuk majd a flottánkat, ezek a tehergépkocsik megjelenhetnek a hagyományos használtjármű-piacon.” Az Ecotrans vállalat Scania XT modelljeinek legnagyobb megengedett össztömege a megerősített alváz révén 44 tonna, ami monacói sajátosság. „A környezetvédelmi érvek előterjesztésével fontos szerepet játszottunk a szabályozás megváltoztatásában: a nagyobb mennyiségű beton szállítása kevesebb tehergépkocsit jelent a forgalomban és kisebb szén-dioxid-kibocsátással jár együtt” – nyilatkozta Éric Humilier. „A forgalom csökkenését 33 százalékra becsültük.” Az Ecotrans a már eleve fenntartható flottáját tizenkettőről húsz járműre bővítette 2020 végére. „Mi egy kis családi vállalkozás vagyunk, ahol megvalósíthatjuk azt, amiben hiszünk” – tette hozzá Éric Humilier. ●





ELJÖTT A SCANIA IDEJE

HAT ÚJ SCANIA R 500 NYERGES VONTATÓT SZERZETT BE A PAPIKMETÁL KFT.

[Szöveg: C.S. Fotó: Scania]

Fél tucat új, igen látványos dekorációjú Scania R 500 nyerges vontató munkába állításával kezdte az évet a fényeslitkei Papikmetál Kft., így a griffes márka átvette az uralkodó szerepet a cég flottájában. Ráadásul ezek az első járművek Kelet-Magyarországon, amelyek a Scania Ecolution programot képviselik.

Régen egy tehergépkocsi-gyártónak elegendő volt kiváló járművekkel megjeleni a piacon a siker érdekében. Később már különféle szolgáltatásokkal is támogatnia kellett a termékeit, ma pedig mindezek túlmenően átfogó szemlélettel a lehető leggazdaságosabb megoldást kell nyújtania ügyfeleinek a fuvarszközöket illetően. Pontosan ezt a filozófiát képviseli a Scania Ecolution program, amelynek neve az economy, mint gazdaságosság és a solution, a

megoldás szavakból született meg. A koncepció kiindulási pontja az, hogy az értékesítő egyfajta szaktanácsadóként az ügyfél fuvarfeladatait alaposan felmérve pontosan az adott alkalmazásra optimális járműspecifikációt állítja össze. Majd ezt kiegészítik a beszerzést és az üzemeltetést a lehető leghatékonyabban támogató, személyre szabott szolgáltatásokkal. Ennek része például a Scania telematikai rendszerén keresztül a gépkocsivezetők teljesítményének folyamatos nyomon követése és szükség esetén testre szabott, célirányos továbbképzése is a Scania Driver Coaching keretében. Mindezekkel biztosítható, hogy a tehergépjárművek hosszú távon is a lehető leggazdaságosabban üzemeljenek. A Scania tehát támogató és szakértő partnerként az értékesítés után is mindvégig az ügyfél mellett marad, hogy ott segítsen a költségek optimalizálásában, ahol csak tud. Nyugat-Magyarországon már több üzemeltetőnél is meggyőző eredményeket sikerült elérni az Ecolution programmal, és most a Papikmetál Kft. az ország keleti felében is meghonosította ezt a haladó koncepciót.

Igényesen gazdaságosak

A Papikmetál Kft. nemzetközi fuvarozással foglalkozik 2014 eleje óta, és ma már 14 fővel végzi ezt a tevékenységét. A cég elsősorban olasz,

német és osztrák viszonylatokban szállít általános kereskedelmi szárazárúkat immár tizenegy nyerges szerelvényvel. Járművei jellemzően teljes terheléssel közlekedve átlagosan 120 ezer kilométert tesznek meg évente. A flottában a mostani beszerzés eredményeként hat Scania nyerges vontató dolgozik.

„Ezek az R-szeriás modellek az 500 lóerős motort, 4100-as szabadon futó retardert, 2,35-os hídáttételt és a domborzathoz előrelátóan igazodó sebességszabályzást felvonultató, csúcshőszintű hajtásláncukkal igen költséghatékony megoldást képviselnek a cég nemzetközi fuvarozási profiljához. Gazdag felszereltségüket példázza továbbá az integrált álló helyzeti légkondicionáló, a korszerű információs és szórakoztatórendszer, a könnyűfém keréktárcsák, a teljes légtérrelőkészlet, a LED-es fényszórók és szűrőfényoszórók, valamint az elegáns fekete fényezésüket díszítő egyedi dekoráció” – mondta Tóth Lajos, a Scania Hungária Kft. értékesítője.

Partneri hozzáállás

„Kezdetben már üzemeltettünk egy Scania járművet, amellyel jó tapasztalatokat szereztünk, és a tiszaújvárosi márkaszerviz kiszolgálásával is elégedettek voltunk. Azóta folyamatosan figyelemmel követtük a Scania tehergépkocsi fejlődését, amelyek mindig is tetszetek

nekünk, és most jött el a váltás pillanata. Időközben kaptunk egy R 500-as tesztvontatót is, amely a jó üzemanyag-fogyasztásával, kényelmével, menetdinamikájával, gyors fokozatváltásaival és megjelenésével csak megerősítette, hogy helyesen döntöttünk. Az Ecolution program keretében a Scania Járművezető-képzés munkatársa folyamatosan nyomon követi majd a gépkocsivezetőink munkájának hatékonyságát, hogy szükség esetén hasznos tanácsokkal, illetve továbbképzéssel beavathozhasson. Járművezetőink teljesítményét pedig a Scania Flottamenedzsment-rendszer heti és havi jelentéseinek segítségével mi is figyelemmel kísérhetjük. Reményeink szerint mindezek eredménye a flotta üzemanyag-felhasználásában is tükröződik majd. Továbbá bízunk benne, hogy a Scania Hungária Kft. vel egy hosszú távú partnerkapcsolat vette most kezdetét” – nyilatkozta az új járművek átvételekor Papik Tamás, a Papikmetál Kft. ügyvezető igazgatója. ●



“ Időközben kaptunk egy R 500-as tesztvontatót is, amely a jó üzemanyag-fogyasztásával, kényelmével, menetdinamikájával, gyors fokozatváltásaival és megjelenésével csak megerősítette, hogy helyesen döntöttünk.”

Papik Tamás, a Papikmetál Kft. ügyvezető igazgatója



AKTÍV BEAVATKOZÁSSAL SEGÍT

Bevezeti a Scania teherautói extrafelszereléseként az elektromos kormányrásegítőt (EAS), amely fokozza a vezetési élményt, valamint új, illetve továbbfejlesztett vezetéstámogató rendszerek előtt nyit utat. Ezáltal segíti mérsékelni a járművezetők mentális terhelését nagy méretű járművek, például szerelvények vezetésekor zsúfolt autópályákon.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]

Termékínálatunk nagyszerű újdonsága az elektromos kormányrásegítő, amely fontos képességek bevezetését teszi lehetővé a nagyobb kényelem és biztonság érdekében” – mondta Stefan Dorski alelnök, a Scania Trucks vezetője.

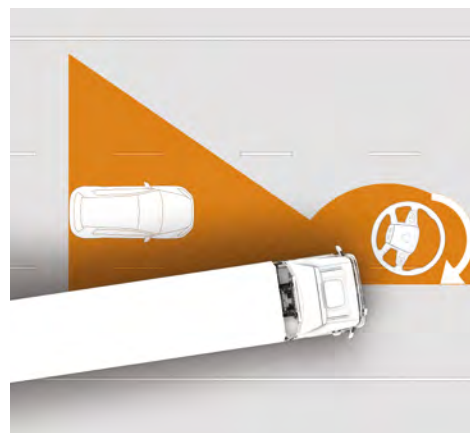
A Scania EAS-rendszere elektrohidraulikus, sebességfüggő és olyan funkciókat kínál, mint az aktív visszatérítés a sávba és az oldalszél hatásának kiegyenlítése. A vezérlőprogram figyelembe veszi többek között a jármű sebességét, így a kormánykerék nyomatékiigénye mindig arányos a kerekektől eredő ellenállással. A kormánykerék pedig magától visszaáll a középhelyzetébe, ami tolatáskor különösen előnyös.

„Nem szerettük volna elveszíteni a Scania járművek híresen jó úttartását és nagyszerű vezetési élményét. Továbbá fontos tudomásul venni, hogy a kényelmi, illetve biztonsági funkciók ellenére továbbra is a járművezető a felelős és az irányítás.”

Az EAS rendszerrel felszerelt Scania tehergépjárművek számos intelligens segéddel rendelkeznek, amelyeket az autópályán általában zavaros rövidítések jelölnek. A Scania ehelyett három csomagba csoportosította ezeket – Észlelés (Detection), Megelőzés (Prevention) és Kényelem (Comfort) néven –, ami egyszerű és logikus támpontokat nyújt a potenciális ügyfeleknek.

A legtöbb funkciót a járművezető is be- vagy kikapcsolhatja. Néhány pedig részben átfehéddel működik olyan tényezőktől függően, mint például a sebesség, a megfigyelt terület, a hatótávolság és a jó állapotú útburkolati jelek rendelkezésre állása.

Az EAS-en alapuló rendszerek mindegyike ugyanazt a figyelmeztetési logikát alkalmazza, és egyre magasabb szinten avatkozik be hang- és fényjelzésekkel, illetve bizonyos esetekben a tehergépjármű aktív kormányzásával. Ezek a funkciók 60 kilométer/óra sebesség felett aktívak, de a járművezetőknek továbbra is a kormánykeréken kell tartaniuk a kezüket.



▲ A sávváltást segítő ütközésmegelőző rendszer (LCP) segít a járművezetőnek elkerülni az ütközéseket sávváltáskor.

Kényelem és/vagy biztonság

Az EAS bevezetése az alábbi három új funkciót tette lehetővé, fokozva a kényelmet vagy a biztonságot:

LKA – Aktív sávtartó

Az LKA folyamatosan figyeli a sáv széleit jelző felfestéseket, hogy aktív kormányzással a sáv közepén tartsa a járművet. Az LKA akkor nyújt segítséget, ha bekapcsolták és a jármű legalább 60 kilométer/óra sebességgel halad.

LDW AS – Sávelhagyásra figyelmeztetés aktív kormányzással

Ez a normál LDW kibővítése. Ez nemcsak az esetleges sávelhagyásokat észleli, hanem aktívan beavatkozva vissza is kormányozza a járművet a sávba. Az irányjelző használatakor természetesen nem lép működésbe.

LCP – Sávváltást segítő ütközésmegelőző rendszer

Az LCP a Scania holttérfigyelő rendszerével működik együtt, hogy megelőzze a sávváltáskor előforduló baleseteket. Amikor a holttérfigyelő a legmagasabb szintű figyelmeztetést adja ki, például egy másik jármű észlelésekor, akkor az LCP aktív kormányzással megakadályozza a sávváltást (még az irányjelző használatát esetén is), és visszairányítja a tehergépjárművet a sávjába. ●



▲ A körmös tengelykapcsoló teszi lehetővé a Scania RB662 tandemtengely emelhetőségét és szétkapcsolhatóságát, amely így jelentős üzemanyag-megtakarítást, mérsékelt abroncskopást és sokkal kisebb fordulási sugarat biztosít.

JOBBAN FORDUL, JOBBAN FOGYASZT

Új tandemtengelyt mutatott be a Scania RB662 típusjelöléssel, amely emelhető és szétkapcsolható kivitelben is rendelhető. Ezáltal felhasználástól függően akár hat százalékkal is csökkentheti az üzemanyag-fogyasztást, miközben lényegesen kisebb fordulási sugarat eredményez.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]

Maga az emelés még 25 másodpercig sem tart, és normál alvázmagasság, illetve gumibroncsok esetén a gumibroncsok alatti szabadmagasság közel 70 milliméter. „Bizonyos alkalmazások esetében az ügyfelek nagyon is igénylik ezt a funkciót, így örömmel jelentem be ennek az igen praktikus megoldásnak a bevezetését” – mondta Bo Eriksson, a Scania tehergépkocsi termékmenedzsere. „Rakomány nélkül az üzemeltetési körülményektől függően akár hat százalékkal is kisebb lehet az üzemanyag-fogyasztás. Ez jelentős különbség, főként akkor, amikor 150–200 kilométer az üresen megtett visszaút, ami igen gyakori például a svédországi rönkszállítás-

ban. Ráadásul csökken az abroncskopás és javul a manőverezhetőség is.”

Az emelhető és szétkapcsolható tandemtengely (LDTA) légrugós felfüggesztést igényel, és 60 kilogrammal megnöveli a jármű saját tömegét. Az üzemanyag-megtakarítás legnagyobb része a szétkapcsolt második tengely hajtásánál jelentkező belső súrlódás kiiktatásának köszönhető, míg a fogyasztáscsökkenés csupán tíz százalékát eredményezi a kisebb gördülési ellenállás. A tandemtengely háromféle, 19, 21 és 26 tonna teherbírású kivitelben áll rendelkezésre, felemelt második tengellyel pedig 9,5, 10,5 és 13 tonna a terhelhetősége. Az LDTA jelenleg nem társítható agyáttétellel, és nem alkalmazható hármastengelyes konfigurációban, azaz tridemes konfigurációban.

A járművezető egyszerűen egy gomb elfordításával emelheti fel a második tengelyt. A műszerfalán egy felugró figyelmeztetés jelenik meg, ha a jármű a lent maradó tengely túlterhelését érzékeli, és ilyen esetben nem emeli fel a második tengelyt. Egyébként a felemelés bármilyen sebességnél elvégezhető. A hajtás leválasztását pedig egy körmös tengelykapcsoló biztosítja.

„Egyértelműen arra számítunk, hogy sok tehergépkocsi specifikálásakor választják majd ezt az opciót” – mondta Bo Eriksson. „A felára pedig hamar megtérül azáltal, hogy jelentősen hozzájárul ügyfeleink teljes üzemeltetési gazdaságosságának fokozásához.” ●

MEGFONTOLT KÍSÉRLET

Térségünk első alacsony kapcsolási magasságú, cseppfolyós földgázzal (LNG) üzemelő Scania vontatóját vette át a közelmúltban a Szaki Trans Kft. A budapesti cég vezetői alapos előkészítés után döntöttek a beszerzés mellett.

[Szöveg: Scania Fotó: Scania]



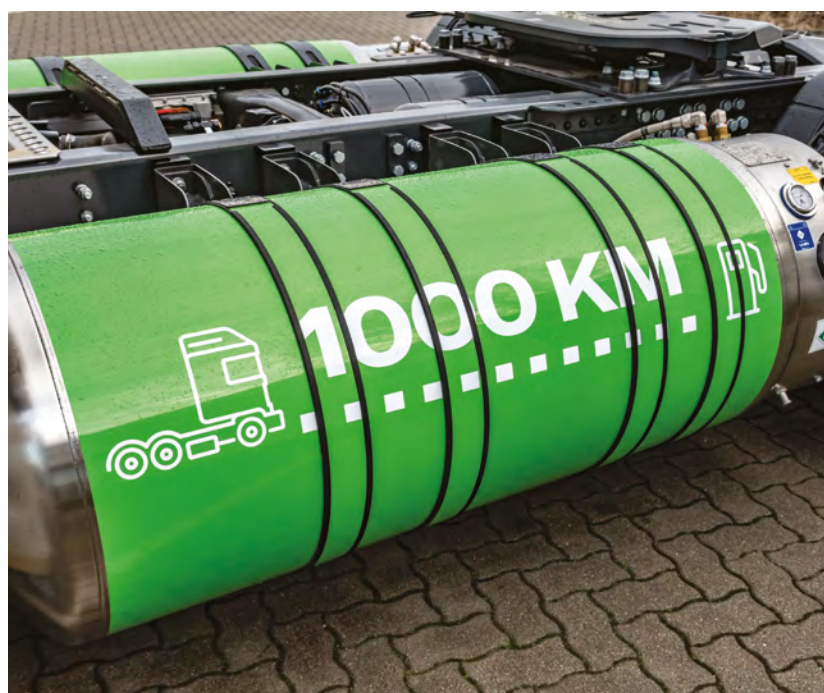
CMár 30 éves tapasztalattal rendelkeznek a cég vezetői a fuvarozói világban. Az 1999 óta működő vállalkozás jelenleg közel 60 járművet üzemeltet. Ezek egy kisebb része belföldi szállítást végez, többségük azonban nemzetközi viszonylatban dolgozik, tudtuk meg Szakács Sándortól, aki a testvérével Zoltánnal igazgatja a céget. A mega kivitelű pótkocsikkal elsősorban térfogatárut, valamint kiemelkedő tisztasági igényű termékeket szállító vállalkozás közel egy évig vizsgálta annak hatásait, hogy mit jelenthet egy LNG-vel működő jármű beszerzése a vállalkozásuk számára.

„Az elmúlt években folyamatosan fejlesztettük a flottát, járműveink jelentős része kétévesnél fiatalabb. A járműpark összetétele ugyan nem homogén, de az utóbbi időben jó néhány Scania-vontatót szereztünk be, és ezekkel kedvező tapasztalatokat gyűjtöttünk. Mindig is nyitottak voltunk az új és innovatív megoldásokra, így egyértelmű volt, hogy megvizsgáljuk a cseppfolyós földgázban rejlő lehetőségeket. A piac minden szereplőjétől kértünk ajánlatot, végül a Scania mellett döntöttünk, köszönhetően a kedvező korábbi tapasztalatoknak és az alacsony kapcsolási magasságot garantáló felépítésnek.”

Okosan, kedvezményekkel

A 13 literes 410 lóerős erőforrással szerelt vontató maximális nyomatéka 2000 newtonméter, amely 1100 és 1400 fordulat/perc közötti tartományban áll rendelkezésre. A kifinomult Otto-motor azonban nemcsak imponáns adatsorával, hanem üzemeltetési költségeivel és egyéb előnyeivel is meggyőzte a Szaki Trans Kft. vezetését.

„Az egyik legnagyobb előnye a járműnek, hogy Németországban egyáltalán nem kell utána útdíjat fizetnünk. Ez jelentős megtakarítást hoz, ráadásul Belgiumban jelentős az állami támogatás az LNG üzemanyag kapcsán, amely így jóval kedvezőbb áron beszerezhető



még más országokhoz képest is. Éppen ezért flottánk különlegessége elsősorban Hollandia, Belgium és Magyarország viszonylatában dolgozik majd” – osztotta meg terveiket Szakács Sándor.

A járműszerelvény minden tudása megvan ehhez a viszonylathoz, hiszen a vontató két tartálya összesen 490 kilogramm üzemanyagot képes tárolni. Ez azt is jelenti, hogy egyetlen feltöltéssel akár 1000 kilométert megtehet a Scania R 410 LNG.

„Természetesen sok újdonságot hozott ez a különleges vontató cégünk életében. A járművezetőnek meg kellett tanulnia a tankolás sajátosságait. Logisztikával foglalkozó kollégáinknak pedig oda kell figyelniük, hogy olyan fuvarfeladatokat osszanak erre a szerelvényre, amelyek nem generálnak kitérőket például a tankolás kapcsán. Ezek mellett azonban nem várt előnyökkel is találkozunk – már a beszerzés rövid ideje alatt! Egy logisztikai cég kimondottan LNG-s járműveknek kiosztható fuvarfeladatokkal keresett meg bennünket” – meséli az eddigi tapasztalatokat a Szaki Trans egyik ügyvezetője.

Csendesen suhan

A dedikált sofőrrel dolgozó vontató egyébként meglehetősen jól felszerelt. A domborzathoz igazodó, előrelátó hajtásláncvezérlés éppúgy megtalálható benne, mint a LED-technikájú adaptív fényszóró. A járművet vizsgálva rögtön feltűnik, hogy a Szaki Trans szakemberei figyeltek a járművezető biztonságára és kényelmére is. Ez persze nem is csoda, hiszen a tervek szerint akár 14 000 kilométert is megtesz majd havonta a cseppfolyós föld-

Egyre több megrendelőnek fontos, hogy a fuvarozást végző vállalkozás elkötelezett legyen a károsanyag-kibocsátás csökkentése mellett. A kedvezőbb üzemanyagár, a kilométerre vetített költségek is mind-mind mellette szóltak.”

Szakács Sándor, a Szaki Trans Kft. egyik ügyvezető igazgatója

gázzal üzemelő járműszerelvény, ahogy a cég többi kamionja is közel jár ehhez.

A rövid ismerkedés után Nagy Zoltán (becenevén Shrek) járművezető örömmel vette át az autót. Kiemelte, hogy ilyen csöndes erőforrással eddig még soha nem találkozott, pedig korábban is használt már Scania-vontatót. Bár a 410 lóerős teljesítményszinttől elsőre tartott, de eddig ezen a téren is kellemes tapasztalatokat szerzett és a töltőállomáson más sofőröktől hallottak alapján is bizakodó.

Első tapasztalatok

A Szaki Trans régiós úttörőként szerezte be a járművet, de ha az beváltja a hozzáfűzött reményeket, akkor nem haboznak majd bővíteni a flottát. „Alaposan megfontoltuk a döntést, és számításba vettük, hogy egy ilyen vontató drágább, mint dízel testvére. Azzal is kalkuláltunk, hogy rövidebbek a szervizintervall-


umok és pontosabban kell megterveznünk a tankolásokat. Ezek mellett azonban számtalan olyan előnyt és lehetőséget látunk ebben a technológiában, amelyeknek köszönhetően végül az éles próba mellett döntöttünk. Egyre több megrendelőnek fontos, hogy a fuvarozást végző vállalkozás elkötelezett legyen a károsanyag-kibocsátás csökkentése mellett. A kedvezőbb üzemanyagár és a kilométerre vetített költségek is mind-mind mellette szóltak. Azonban már most vizsgáljuk annak a lehetőségét is, hogyan tudjuk még gazdaságosabbá tenni a tankolást. Mivel ezeknek a járműveknek sem hosszabb a gyártási, szállítási ideje, mint a dízeleké, a következő beszerzés alkalmával már saját tapasztalatok alapján tudunk dönteni. Az eddig megtett 27 000 kilométer alapján beigazolódtott, hogy elsősorban a pontos útvonaltervezés az egyik legfontosabb szempontja az üzemeltetésnek. Nemzetközi viszonylatban az elmúlt két hónapban is észrevehetően megszorodtak az LNG-üzemű járművek. Egy teljesen újnak mondható alternatív üzemanyagnál nem hittük volna, hogy lesznek olyan pillanatok, amikor akár még várni is kell egy töltőállomáson. Ez egy nagyon jó alkalom arra, hogy a sofőrök átbeszéljék az eddigi tapasztalatokat és megosszák egymással a hasznos tudnivalókat. Fél év után értékeljük ki a teljes csomag eredményeit, addig pedig próbáljuk tökéletesíteni a hozzá kapcsolódó paramétereket” – összegezte a tapasztalatokat a használatba vétel után két hónappal Szakács Sándor, a Szaki Trans Kft. egyik ügyvezető igazgatója. ●

JÁRMŰÁTADÁSOK

Idén tavasszal nemcsak a természet éledt új életre, hanem a gazdaságunk virágai is rügyezni kezdtek. Bizakodásra adnak okot a pozitív fejlemények, valóban új kezdet következik egy kihívásokkal bőségesen teli év után. Számtalan iparág mutatói ívelnek meredeken fölfelé a visszaesést követően, és ennek természetes velejárója az áruszállítási igények növekedése is. Összeállításunkból is jól látszik, hogy igen gazdag terméssel kezdik az évet a Scania ügyfelei. Változatos feladataikra a legkülönbözőbb specifikációkkal készülnek fel a méltán büszke üzemeltetők. Nem csupán a rendelésállományunk és az itt látható gazdag ízelítő mutatja, hogy jól indult a 2021-es év a Scania számára. Az összesített eredmények is azt igazolják. Az első negyedévben forgalomba helyezett 18 tonna megengedett össztömeg fölötti tehergépjárművek közel 18 százaléka a griffes logót viselte homlokfalán. Ezzel az előkelő második helyet szerezte meg összesítettben, és az élen áll a prémiummárkák versenyében. Köszönjük ügyfeleink kitartó bizalmát!




AGRÁR-Bioetanol Kft.

 Dombóvár

Értékesítő:
Németh Béla




ANTKER-BAU Kft.

 Székesfehérvár

Értékesítő:
Németh Béla




AUTO-COOP Kft.

 Kazincbarcika

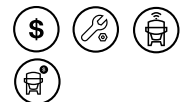
Értékesítő:
Horváth László



Beke and Böde Trans Kft.

 Székesfehérvár

Értékesítő:
Kiss Sándor





BÉRES FUVARÓZÓ Kft.

📍 Debrecen

Értékesítő:
Horváth László



BI-KA Logisztika Kft.

📍 Szolnok

Értékesítő:
Finta Tihamér



Delacar-Feed Kft.

📍 Regöly

Értékesítő:
Bajnóczi Róbert



Demeter Trans

📍 Hejőkeresztúr

Értékesítő:
Horváth László



DHP TRANS Kft.

📍 Kiskunhalas

Értékesítő:
Gáspár Zsolt



DO-MO TRANS Kft.

📍 Győr

Értékesítő:
Sári György



Filachi-Trans Kft.

📍 Beloianisz

Értékesítő:
Kincses Bálint



FLY-TRANS Kft.

📍 Tardona

Értékesítő:
Tóth Lajos





FORKA TRANS Kft.

📍 Kistarcsa

Értékesítő:
Kincses Bálint



Forrás Róbert ev.

📍 Győrújfalú

Értékesítő:
Sári György



Forti Hungary Kft.

📍 Zalaegerszeg

Értékesítő:
Bajnóczi Róbert



Galindo Car Kft.

📍 Budapest

Értékesítő:
Sipos Tamás



GIGANT-101 Bt.

📍 Bánd

Értékesítő:
Tóth Lajos



HAPE Trans Kft.

📍 Kecskemét

Értékesítő:
Gáspár Zsolt



HAVI Logistics Kft.

📍 Gyál

Értékesítő:
Finta Tihamér



Iványi László ev.

📍 Veszprém

Értékesítő:
Csik Gábor





J. S. Logistics Kft.

📍 Budaörs

Értékesítő:
Finta Tihamér



K.V. LOGISTIK Kft.

📍 Mándok

Értékesítő:
Tóth Lajos



KALÁSZTRANSZ Kft.

📍 Budakalász

Értékesítő:
Finta Tihamér



KÉRI Kft.

📍 Szentkirály

Értékesítő:
Gáspár Zsolt



Kéri Trans Kft.

📍 Szentkirály

Értékesítő:
Gáspár Zsolt



KÖRÖSI FA Kft.

📍 Veresegyház

Értékesítő:
Kincses Bálint



Laklia Trans Kft.

📍 Bakháza

Értékesítő:
Bajnóczi Róbert



LeGa's Trans Kft.

📍 Tatabánya

Értékesítő:
Kiss Sándor





Lipóti Pékség Kft.

Lipót

Értékesítő:
Sári György



LogiGamma Sped Kft.

Eger

Értékesítő:
Kincses Bálint



MÁRKUS-TRANSPORTING Kft.

Délegyháza

Értékesítő:
Kincses Bálint



MASTER-MESTER Kft.

Tata

Értékesítő:
Kiss Sándor



Mate Trans Kft.

Kiskunhalas

Értékesítő:
Gáspár Zsolt



MENYHÁRT Trans Kft.

Lövő

Értékesítő:
Sári György



MOLTRANS Kft.

Budapest

Értékesítő:
Sipos Tamás



NITAK Kft.

Nagyszénás

Értékesítő:
Gáspár Zsolt





OLÁH-GUMISZERVIZ Kft.

📍 Debrecen

Értékesítő:
Horváth László



PAPIKMETÁL Kft.

📍 Fényeslitke

Értékesítő:
Tóth Lajos



Papp Lajos ev.

📍 Bősárkány

Értékesítő:
Sári György



PFC Trans Kft.

📍 Monor

Értékesítő:
Finta Tihamér



PRO SIGNUM Kft.

📍 Nyíregyháza

Értékesítő:
Tóth Lajos



Prókai Transport Kft.

📍 Sajóbábony

Értékesítő:
Horváth László



Rácz Csaba ev.

📍 Kiskunmajsa

Értékesítő:
Gáspár Zsolt



ROAD-EUROTRANS Kft.

📍 Vác

Értékesítő:
Finta Tihamér





SILVER LINE CARGO Kft.

📍 Kazincbarcika

Értékesítő:
Horváth László



SPEEDBOX Racing Team Kft.

📍 Sajóbáony

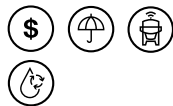
Értékesítő:
Horváth László



SZAKI TRANS Kft.

📍 Budapest

Értékesítő:
Sipos Tamás



SZAKI TRANS Kft.

📍 Budapest

Értékesítő:
Sipos Tamás



SZATMÁRKERT-HODÁSZ Szövetkezet

📍 Nyíregyháza

Értékesítő:
Horváth László



SZÉKESI Kft.

📍 Sárissáp

Értékesítő:
Kiss Sándor



SZOLLINGER-TRANS Kft.

📍 Győr

Értékesítő:
Sári György



Tér és Forma Szombathely Kft.

📍 Szombathely

Értékesítő:
Bajnóczi Róbert





TORDA-TRANS Kft.

Nyíregyháza

Értékesítő:
Tóth Lajos



Trans-Sped Kft.

Debrecen

Értékesítő:
Horváth László



UNIX TRANS Kft.

Okány

Értékesítő:
Gáspár Zsolt



VIRÁG MARKET Kft.

Szigetszentmiklós

Értékesítő:
Kincses Bálint



Vizi István ev.

Szalkszentmárton

Értékesítő:
Kincses Bálint



Scania szolgáltatások



Scania finanszírozás



Scania biztosítás



Szervizszolgáltatások



Kapcsolódó szolgáltatások



Alternatív üzemanyagok



Teherbírás



Pótkocsi-szolgáltatások



Járműértékesítés

“ Számunkra a maximális megbízhatóság, a folyamatos rendelkezésre állás és a gyors, rugalmas szervizki-
szolgálás a legfontosabb szempont.”

Kíss Emese, a J.S. Logistics Kft.
ügyvezető igazgatója

ÚJABB 15 SCANIA NYERGES VONTATÓT
ÁLLÍTOTT MUNKÁBA A J.S. LOGISTICS KFT.

EGYRE ERŐSEBB KAPCSOLAT

[Szöveg: C.S. Fotó: Scania]

Immár négy éve jellemzően a Scania márka kerül ki győztesként a J.S. Logistics Kft. rendszeres beszerzési tenderein, így már a flotta nyerges vontatóinak közel háromnegyede griffes emblémát visel. Nem kis eredmény ez a darumadaras fuvarozóvállalat igen összetett és sajátos követelményrendszerének tükrében.

Kezdetben a nemzetközi autópári beszállítás jelentette a német Schüssler-család tulajdonába tartozó J.S. Holding cégcsoport magyarországi leányvállalataként 2006-ban alapított J.S. Logistics Kft. fő profilját. Az utóbbi években azonban a piaci igényeket követve igen sokszínűvé vált a cég fuvarozási tevékenysége, így már több más ágazatot is kiszolgál, például az elektronikai ipart. Ma már éppen ehhez a területhez köthető a J.S. Logistics Kft. egyik specialitásának is nevezhető vonatjáratos fuvarozás, amelynél az útvonal bizonyos pontjain egymást váltják a gépkocsivezetők a járműveken, hogy azok folyamatosan haladhassanak. Ezeknek a szerelvényeknek az éves futásteljesítménye elérheti a 220 ezer kilométert is. Emellett kis arányban még négykezes, többségében pedig kétkezes járatokkal dolgozik a cég, ez utóbbiak esetében 140-150 ezer kilométert tesznek meg a szerelvények

évente. Jellemző rakománytömegük 15-16 tonna, de előfordulnak 12 tonna alatti fuvarfeladatok is, ezeket a hatékonyság optimalizálása érdekében egytengelyes félpótkocsikkal teljesíti a vállalkozás. A fuvarok Magyarországról vagy Szlovákiából indulnak, a célországok pedig 95 százalékban Németország, Ausztria és Olaszország. Ennél messzebbre már nem igazán repülnek a kék darumadarak, hogy a gépkocsivezetők minél gyakrabban lehessenek otthon. Az igényes és egységes megjelenésű flottában mintegy hatvan nyerges vontató dolgozik, amelyek mega kivitelű, függönyponyvás félpótkocsikat húznak. A vontatók hetven százaléka már Scania márkájú, túlnyomórészt R 450-es modell.

Első a megbízhatóság

„Az elektronikai iparban éppúgy alapvető elvárás a fuvarfeladatok rendkívül pontos teljesítése, mint az autópári iparban, nem nehézségek miatt elveszíteni egy ügyfelet” – kezdte



Idén év elején négy Scania 450 S és tizenegy R 450 nyerges vontatót szerzett be a J.S. Logistics Kft.

Kiss Emese, a J.S. Logistics Kft. ügyvezető igazgatója. „Ezért számunkra a maximális megbízhatóság, a folyamatos rendelkezésre állás és a gyors, rugalmas szervizkiszolgálás a legfontosabb szempont. Négy éve kezdődött cégünk és a Scania Hungária Kft. együttműködése, ezalatt mindezek terén kiváló tapasztalatokat szereztünk. A 2017-es vontatóinkat most cseréltük le több mint hatszázezer kilométeres futásteljesítménnyel, de egy kezemen meg tudom számolni, hogy összesen hányszor fordult elő probléma velük. A lébényi márkaszerviz nekünk a non plus ultra, rugalmasak, felkészültek, szinte kivétel nélkül egy-két napon belül tudják fogadni a járműveinket, és mindig mindent egy helyen, egy időben megoldanak számunkra. A nagykanizsai szervizt is szoktuk látogatni, amellyel hasonlóan kedvezők a tapasztalataink. Szintén jól mutatja a Scania Hungária Kft. rugalmasságát és ügyfélközpontúságát, hogy akár három évre és évi 220 ezer kilométerre is ütőképes ajánlatot tudnak adni javítási és karbantartási szerződés tekintetében. Ezzel rendszeresen élünk is, hiszen nem szeretjük a kellemetlen meglepetéseket. Továbbá korrektnek tartjuk, hogy az éves elszámolások után visszatérítést adnak, ha valamelyik jár-

művünk nem érte el a szerződésben szereplő futásteljesítményt. A Scania rugalmas karbantartási ütemterve pedig elősegíti a szervizlátogatások tervezhetőségét, míg a márka telematikai rendszere figyelmeztet az esedékes karbantartási műveletek elvégzésére. Hasonlóképpen hasznos a távdiagnosztika lehetősége, hiszen így a szerviz előre felkészülhet a jármű fogadására a rövidebb állásidő érdekében” – hangsúlyozta Kiss Emese.

Élenjáró üzemanyag-fogyasztás

„Még az első beszerzésünk előtt, 2017-ben teszteltük a Scania R 450 modellt, amely meggyőző üzemanyag-fogyasztást mutatott. Azóta is a dobogó első vagy második helyén áll a griffes járműveink fogyasztása. Ez annak is köszönhető, hogy rendszeresen igénybe vesszük a Scania Járművezető-képzést kollégáink számára. A teljesítményüket folyamatosan nyomon követjük a Scania saját telematikai rendszerében, amely alapján jutalmazzuk is őket. Sőt, a rendszer virtuális kerítésen alapuló funkcióját is nagyon hasznosnak találjuk. Figyelemmel kísérhetjük, hogy ki, mikor érkezett meg vagy távozott valahonnan, továbbá akár a gyorsajtásokat

is számontarthatjuk ennek segítségével. Ráadásul a Scania Flottamenedzment-rendszer okostelefonos alkalmazásán keresztül bárhol, bármikor hozzáférhetünk a járműparkunkkal kapcsolatos fontos adatokhoz” – tette hozzá az ügyvezető igazgató.

Kényelmes munkakörülmények

„A mi fuvarfeladatinkhoz bőven elég a 450 lóerős motor, ezt gépkocsivezető munkatársaink elégedettsége is megerősíti. Persze az ő igényeiket is figyelembe vesszük a beszerzéseink során, ezért rendeltük az új Scania vontatókat jobb komfortszintű fekhellyel és ülésekkel, több USB-csatlakozóval, valamint prémiumszínterű információs és szórakoztatórendszerrel. Emellett a Scania vontatók felső szűrőfényoszoróit és könnyű kezelhetőségét is nagyon kedvelik. Így valóban örömmel vették át új munkaeszközeiket. Mindezzel összhangban az elmúlt négy év során olyan kölcsönös bizalomra épülő, gyümölcsöző kapcsolatunk alakult ki a Scania magyarországi szervezetével úgy az értékesítés, mint a szerviz és a szolgáltatások terén, amelyre nyugodtan alapozhatjuk sikeres működésünket” – zárta a szót elégedetten Kiss Emese. ●

Az S-szériás vontatókat négykezes járatokhoz, míg az R-szériásokat a vonatjáratokhoz használják.



[MUNKATÁRSUNK]

VARÁZSLÓ, DE NÉHA ROBOT



Váczai Krisztián igen sokszínű és meghatározó egyéniség a Scania Hungária Kft. csapatában, aki öt évvel ezelőtt egy hazánkban kísérleti jellegű pozíció betöltésére kinevezést kapott. Azóta is foreman, azaz vezető autószerelő a kelet-pesti márkaszervizben. Örömmel számolt be arról, hogy pontosan mit is takar ez a munkakör, és még sok más érdekességet is mesélt szakmai pályafutásáról, illetve saját magáról.

A mikor az ismerőseid megtudták, hogy a Scaniánál dolgozol majd, mi jutott először az eszükbe, a V8 vagy az IKEA egyik kiegészítője?

Igazából semmi, nem tudták hová tenni ezt. Édesapám az erdészetben dolgozik, nem különösebben érdeklődik a műszaki dolgok iránt. Ebből a szempontból én vagyok a formabontó a családban. Közlekedésgépészeti technikusnak tanultam, majd a honvédségnél megszereztem a C és az E kategóriás vezetői engedélyt. Miután leszereltem, gépkocsivezetőként dolgoztam nemzetközi fuvarozásban 7,5 tonnás áruterítő teherautóval, később pedig pótkocsis szerelvényvel belföldön. Majd magánéleti okokból olyan állást kerestem, amely mellett több időt tölthettem otthon, így eredeti szakmámnak megfelelően a személyautó-iparban helyezkedtem el autószerelőként Salgótarjánban. Több helyi márkaszervizben raktárosként, munkafelvevőként és műszakirányítóként is dolgoztam. A 2008-as gazdasági válság miatt azonban ezt a pályát fel kellett adnom. Utána mindennel próbálkoztam, még biokazánok összeszerelésével is foglalkoztam, illetve mezőgazdasági gépeket javítottam. Végül a párommal a főváros felé vettük az irányt, és 2010. szeptember 1-jén a Scania Hungária Kft. kelet-pesti márkaszervizében kötöttem ki.

Kiskorodban Te is úrhajós szerettél volna lenni?

A műszaki érdeklődésem már gyermekként is megnyilvánult abban, hogy mindent szétszedtem és megpróbáltam össze is rakni több-kevesebb sikerrel. Már az általános iskolában tudtam, hogy valami ilyesmivel szeretnék majd foglalkozni. Nyolcadikos koromban nagyon megfogtak az amerikai, V8-as motorú autók, így kerültem az autószerelés közelébe. Akkoriban igen színvonalas képzést nyújtott a salgótarjáni közlekedésgépészeti szakközepiskola, ahol nagyon jó alapokat kaptam a tanáraimtól. Azonban a végzős osztálytársaim közül ma már csak ketten dolgozunk a szakmában.

Mióta dolgozol vezető autószerelő pozícióban a Scaniánál?

Magyarországon körülbelül öt évvel ezelőtt kísérleti jelleggel először a kelet-pesti márkaszervizben hozták létre a foreman pozíciót. A felettesem engem nevezett ki erre a tisztségre, így én voltam az első vezető autószerelő a Scania Hungária Kft. csapatában. Azóta persze már többen vagyunk ebben a munkakörben. Elsőre azt gondolhatnánk, hogy a rutin és az évek számítanak leginkább ennek az állásnak a betöltéséhez. Am akkor valójában



inkább egy olyan szerelőt szerettek volna kiemelni a műhelyből, aki valamennyire már az adminisztrációban is jártas, ugyanakkor nem érződik meg annyira a hiánya a javító-munkában. Mivel én addigra megszereztem a műszaki vizsgabiztos képesítést, letettem a tachográfillesztéshez szükséges vizsgát és foglalkoztam útdíjfizető készülékek beépítésével is a szerelés mellett, nem állt távol tőlem a papírmunka. Ezenkívül a szervizvezető megbízott bennem, így engem választott erre az új pozícióra. Persze nem minden kolléga nézte jó szemmel a kinevezésemet, akadt olyan, akivel kicsit megromlott emiatt a kapcsolat, de aztán megbeszéltük és rendeztük a viszonyt. Ezt a munkakört leginkább úgy tudnám leírni, hogy mindig két tűz között vagyok, a munkafelvétel és a szerelőcsapat között, így sok minden nálam csapódik le. Nagyon összetett a feladatom, igyekszem támogatni és összeegyeztetni, illetve összehangolni a két oldal munkáját, segítem a kapacitástervezést, információt továbbítok a két terület között és így tovább. Emellett koordinálok a járművek

mozgását a szerviz területén és sok más gyakorlati problémát is megoldok, továbbá műszaki vizsgabiztosként is tevékenykedem. Két műszakban dolgozunk, és jelenleg én vagyok az egyik műszak vezető autószerelője.

Hogyan változtatta meg a hétköznapjaidat a koronavírus-járvány?

A műszakkezdést illetően nagyon kedvezőtlenül. Korábban mi, vezetők reggel hat órára jöttünk előkészíteni, majd fél hétkor kezdődött a munka, és a két műszak átfedéssel dolgozott. A járványhelyzet miatt azonban nem lehet átfedés, ezért széthúzták a műszakokat. Így délelőttösként hamarabb kell bejőnnünk, délutánosként pedig később tudunk hazamenni.

Mennyivel könnyebb a munkába járás a koronavírus-járvány kitörése óta?

Mivel én hajnalban jövök be és koradélután megyek haza, nem érzek különbséget a forgalomban, de másoktól azt hallok, hogy a csúcsidőszakokban könnyebb a közlekedés.



Ügyfeleid hogyan reagáltak a teljesen új körülményekre, amelyeket a lezárások, a tesztelések, a kijárási korlátozások és iparágak teljes megszűnése teremtet?

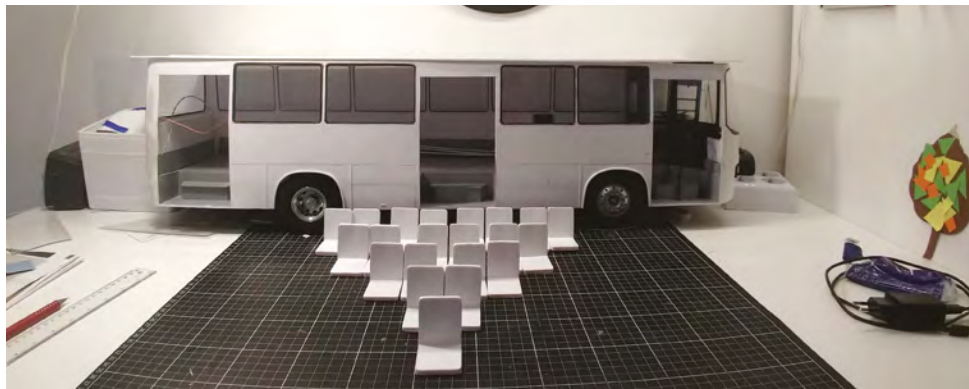
Ügyfelekkel nem találkozom, sőt, nem is léphetek kapcsolatba velük, csak a munkafelvévők. Egyébként nem látok visszaesést vagy megtorpanást a szervizben. Ugyanúgy érkeznek a járművek, és az ügyfelek most is nehezen tudják kivenni az eszközeiket a munkából. Mivel a megrendelt tehergépkocsik szállítási határideje megnőtt, érezhetően kevesebb az újjáértékelés, és várhatóan ennek hatása egy év múlva a szervizben is meglátszik majd.

Mit szeretsz legjobban a munkádban?

Leginkább azt, hogy változatos és sokrétű. Továbbá sohasem unalmas, mindig pörgés van, és egyik nap sem olyan, mint a másik. Sok problémamegoldással jár, amihez gyakran kell ötletelni, agyalni, szóval nem egy szalagmunka. Nagyon élveztem, amikor az SRS keretében azon dolgoztunk, hogy hogyan tegyük jobbbá a munkavégzést. Ennek során számos belső fejlesztést hajtottunk végre, amit rendkívül izgalmasnak találtam. Például előfordult, hogy műszaki vizsgáztatáskor a fékmérésnél használt rádiós szondát benne felejtettük a járműben. Ennek megelőzésére kitaláltam egy olyan megoldást, hogy ha levesszük a szondát a helyéről, akkor elkezd villogni egy sárga lámpa, így nem felejtjük el visszatenni.

Van olyan hobbid, amelyet szívesen megosztanál olvasóinkkal?

A modellezés! Egyik nagy gyermekkori álmom valósult meg, amikor kaptam egy táv-



irányítós terepjárót összeszerelő készletben. Nekem nem is a játék az igazi élvezet, hanem amíg összerakom ezeket a valóság-hű járműveket. Ezért hamarosan építettem mögé egy lakókocsit 1:10 méretarányban, teljes belső berendezéssel a mosogatótól a dugaszoló aljzatokon át a világításig. Olyan jól sikerült, hogy legyártottam belőle több darabot és még külföldre is sikerült értékesítenem. Mivel a kisfiam lelkesedett az autóbuszokért, készítettem neki egy távirányítós Ikarus 260-ast. Ennek akkora sikere volt a polgári busztalálkozón, hogy több darabra is kaptam megrendelést, még egy lengyel rajongótól is. Most pedig egy Ikarus 435-ös csuklóson dolgozom szintén megrendelésre. A másik hobbiom egy 1984-es Chrysler Fifth Avenue, 5,2 literes, V8-as motorral. Ez volt az első autóm 2004-ben, szintén egy gyermekkori álmom beteljesüléseként, és azóta is igyekszem kiváló állapotban tartani. A családommal szívesen járunk vele kirándulni, illetve találkozókra.

Ha már szóba került a család, ugye nem tabutéma a magánéleted?

Persze, hogy nem. A párommal két gyönyörű gyermekünk van, Milán nyolc-, Léna pedig öt éves. Boldogan élünk egy családi házában Budapestről nem messze egy csendes, nyugodt községben.

A koronavírus elleni védőoltásra már regisztráltál?

Igen, mert kétszer is elkaptuk a vírust, és az első alkalommal, októberben, szó szerint ledöntött bennünket a lábunkról, hosszú napokig nyomtuk az ágyat.

Végül még annyit, hogy Gandalf vagy R2-D2?

Ha most arra gondolsz, hogy varázsló vagyok vagy robot, akkor az a válaszom, hogy nagyon sokat kell varázsolnom minden nap, így a végén néha már átcsúszok droidba. Szóval inkább Gandalf vagyok, de néha R2-D2. Egyébként jobban szeretem a sci-fi filmeket, mint a fantasy műfajt, de az igazi nagy kedvencem a Vissza a jövőbe trilógia.





SCANIA



SCANIA