



SCANIA MAGYARORSZÁG

JOURNEY

[FENNTARTHATÓ SZÁLLÍTÁSI MEGOLDÁSOK]

+

Hibrid hajó Stockholmban

24. oldal

A biztonság forradalma

18. oldal

[TESZT]

Zöld Tehergépkocsi díj a Scaniának

2020/1

SCANIA



A Zöld Tehergépkocsi díjnál az
átlagsebesség, az üzemanyag-fogyasztás
és a saját tömeg számít.





Mindenkire szükség van!

Itt az utolsó pillanat, hogy tegyünk valamit! Az emberiség növekvő szén-dioxid-kibocsátása miatt a globális felmelegedés jobban felgyorsult, mint azt sok kutató eddig feltételezte. Tavaly ősszel Németországban is sok régió a második nyarat élte új hőmérsékleti rekordokkal és szokatlan szárazsággal. Mindenkire szükség van, hogy kivége a részét a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséből.

A fuvarozóvállalkozók például hatékony és kis károsanyag-kibocsátású tehergépkocsik beszerzésével tehetnek valamit a környezetért. A VerkehrsRundschau a Zöld Tehergépkocsi Díjak (Green Truck Awards) keretében minden évben teszteli, hogy melyik nyerges vontató a leghatékonyabb, azaz a legkörnyezetkímélőbb. A vontató tényleges saját tömege, a tesztútvonalon elért átlagsebessége és mindenekelőtt az átlagos üzemanyag-fogyasztása a mérvado tényezők ebben a versenyben. Jól ismert tulajdonságok, amelyek ugyanakkor a vállalkozások költségvetésére is kedvező hatással vannak. Hiszen egy könnyebb és takarékosabb teherautó, amely ráadásul az átlagsebesség terén sem követel kompromisszumot, minden egyes kilométeren megtakarítást eredményez. És ezt a bolygónk is megköszöni nekünk! ●



+ TARTALOMJEGYZÉK

Interjú	5
Az erdő a szövetségeseünk	10
Elöl zöld, hátul biztonságos	12
A biztonság forradalma	18
Hibrid hajó Stockholmban	24
Elhalasztják a SCANIA CO ₂ NTROL CUP 2020 verseny kezdését	25
Nemzetközi V8-as Nap: öregek és újak találkozója	26
Járműátadások	30
Hírek	34

“Egy kedvező károsanyag-kibocsátású jármű a környezetet és a vállalkozás költségvetését is kíméli.”

Jan Burgdorf

A VerkehrsRundschau magazin Teszt és Technika rovatának vezetője



Főszerkesztő: Mile Orsolya

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

A kiadvány 3. és 5-17. oldala a Springer Fachmedien München GmbH lapkiadó engedélyével, a VerkehrsRundschau EXTRA című kiadvány szövegeinek és fotóinak felhasználásával készült.



Egy ember
évente akár
8 pókot is lenyel
alvás közben.

Vagy...
most mindössze
havonta 899 eurótól
hozzájuthat egy
Scaniához beépített
garanciával és
karbantartási
csomaggal.



CSAK AZ EGYIK ÁLLÍTÁS IGAZ. NEM HISZI MAJD EL, MELYIK.

Örömmel hallja majd, hogy mivel a pókok érzékenyek a mozgásra és a hőmérséklet-változásra, ha lehet, alvás közben elkerülnek bennünket. Aminek még inkább örülhet, hogy a Hihetetlen Scania használtjármű-ajánlat keretében **valamennyi járműhöz egy év garancia és karbantartás jár.** Mindezeket akár 899 euró havi díjtól megkaphatja.



“Az egyik fő szakterületünk, hogy egyre hatékonyabb közlekedési megoldásokat kínálunk.”

Christian Hottgenroth, a Scania Deutschland Österreich tehergépkocsi-értékesítési igazgatója



“Nálunk a fenntartható közlekedési megoldásokhoz a környezetkímélő szolgáltatások is hozzátartoznak.”

Michael Corsten, a Scania Finance Deutschland Gruppe értékesítési és marketingigazgatója

„A SCANIA KAPTA A DÍJAT, AZONBAN A KÖRNYEZETÜNK ÉS AZ ÜGYFELEINK A NYERTESEK!”

Hottgenroth úr, a Scania R 450 a 2019-es Zöld Tehergépkocsi. Mit jelent ez a kitüntetés a Scaniának?

C. Hottgenroth: Természetesen nagy örömről szól, hogy a nyerges vontatónk kitüntetését kapott az élenjáró üzemanyag-takarékosságáért és a legmagasabb szintű fenntarthatóságáért. Ez még többet jelent annak tükrében, hogy a 2019-es Zöld Tehergépkocsi teszten összesen 13 gépkocsi versengett az első helyért. Az R 450-esünk eredménye ebben a színvonalas mezőnyben önmagáért beszél. Egyébként a gyakorlat is azt igazolja, amit a teszt mutatott: ügyfeleink is rendszeresen kiemelik a Scania R 450 kimagasló takarékoságát. Ez az egész sorozatra érvényes.

A Scania sorozatban harmadszorra nyerte el a Zöld Tehergépkocsi kitüntetést. Ez véletlen?

C. Hottgenroth: Határozottan nem! A 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben aratott győzelmével a Scania már egymás után háromszor érte el a legnagyobb sikert a legkisebb üzemanyag-fogyasztással. Ha a 2014-es díjat is hozzászámítjuk, akkor a Scania egy igazi sorozatgyőztes.

Ám számomra az a legnagyobb öröm, hogy a Scania kapta a díjat, azonban a környezetünk és az ügyfeleink a nyertesek. A dicséret a mérnökeinket illeti. Az ő tapasztalatuk és mérnöki szaktudásuk gondoskodik az üzemanyag-takarékosságról, a gazdaságosságról és a fenntarthatóság optimális összjátékáról. Az egyik fő szakterületünk, hogy egyre hatékonyabb közlekedési megoldásokat kínálunk.

A fenntartható közlekedési megoldások már sok éve nagy szerepet játszanak a Scaniánál. Hogyan nyilvánul meg ez?

C. Hottgenroth: A Scania kutatási és fejlesztési részlege a hajtáslánc továbbfejlesztésére, a jármű optimalizálására és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére összpontosít. A cél világos: energiahatékony megoldásokat szeretnénk kínálni a még nagyobb teljes körű gazdaságosság érdekében. Jelenleg a Scania rendelkezik a fenntartható közlekedési megoldások legszélesebb választékával. A paletta a CNG- és LNG-üzemű járművektől a hibrid teherautókig terjed. Ezt pedig számos szolgáltatás egészíti ki,

amelyek szintén óriási lehetőségeket kínálnak az üzemanyag-fogyasztás és ezáltal a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére. Példaként említhetem a telematikai csomagunkat vagy a Scania Ecolution szolgáltatást a személyre szabott járművezetői fejlesztőprogrammal (Driver Coaching). A fenntarthatóság nagyon sok mindent magában foglal, hiszen a cél a teljes értékteremtési láncot figyelembe venni, kísérleti projekteket részt venni és partneri együttműködéseket teremteni.

Corsten úr, a technológia fenntarthatósága bizonyára a leglátványosabb, azonban nem az egyedüli módja a környezetvédelemnek. Mi teszi teljessé ezt a filozófiát a Scaniánál?

M. Corsten: Tevékenységünk középpontjában elsősorban az üzemanyag-fogyasztás, a hajtás-módok és a minőség területe áll. Ugyanakkor szeretnénk ezt a szellemiséget a Scania szolgáltatásaira, például a finanszírozásra és a biztosításokra is még jobban kiterjeszteni. A klímavédelem és a felelősségteljes erőforrás-gazdálkodás nem ér véget a termékeinknél, hanem ezek a szolgáltatáskínálatunknak is szilárd részét képezik. Nálunk a fenntartható közlekedési megoldásokhoz a környezetkímélő szolgáltatások is hozzátartoznak.

Hogyan járul hozzá mindehhez a Scania Finance?

M. Corsten: Az első lépést minden esetben mi tesszük meg. Ezért fontos, hogy alapértékünket, a pazarlás elkerülését, a mindennapos munkában érvényre juttassuk. Érzékenyebb tesztszűk a dolgozóinkat arra, hogy figyeljenek oda a környezetvédelemre és vegyenek részt az olyan megmozdulásokban, mint például a Scania Climate Day nevű klímavédelmi nap. Ügyfeleink számára is erősebben bevonjuk a fenntarthatóság témakörét a munkánkba. Intézkedéseink ezért sokoldalúak. Éppen most fejlesztettünk ki biztosítási megoldásokat a villamosított autópályák (eHighway) projektjeiben részt vevő járműveknek és szívesen támogatjuk az erdőket Németországban.

Hogyan tudják bevonni ebbe az ügyfeleiket?

M. Corsten: Miután a dolgozóink egy ideje „erdőbőrlelk”, most az ügyfeleinket is meghívjuk. Az általunk támogatott erdővédelmi projekt révén a bükk őserdő a következő ötven évben védelmet élvez. Minden finanszírozás vagy biztosítás keretében további területeket védünk majd meg. Ennek a költségét mi átvállaljuk az ügyfeleinktől. ●

A KÖRNYEZET SZOLGÁLATÁBAN

Egy R 450 Highline modellel indult a Scania a VerkehrsRundschau és a TRUCKER magazin környezetvédelmi megmérettetésén. A vörös nyerges vontatónak nem volt könnyű dolga, de végül a svéd gyártó harmadszorra is elnyerte a díjat.

tt nem érvényes az olimpiai jelmondat, miszerint a részvétel a fontos – legalábbis a Scania esetében nem. A lángvörös fényezésű nyerges vontató elé sokkal nagyobb célt tűztek ki: a győzelmet. A Scania már háromszor – 2014-ben, 2017-ben és 2018-ban – hazavihette a Zöld Tehergépkocsi nevű, áhított környezetvédelmi díjat. Majd 2019-ben a negyedik trófea is Södertälje városába került.

Nagy igénybevételt jelentő tesztútvonalon

Az üzemanyag-fogyasztás, az átlagsebesség és a saját tömeg számít a díj odaítélésekor. Minden értéket a VerkehrsRundschau és a TRUCKER magazin független, tesztek végző szerkesztői állapítanak meg egy szabványosított tesztútvonalon, amely 352 kilométer hosszan vezet bajor autópályákon és országutakon keresztül. Az optimális összehasonlíthatóság érdekében pontosan meghatározzák a tesztkiírást: 2019-ben

csak 4x2-es, 500 lóerőnél kisebb teljesítményű és 1100 milliméter kapcsolási magasságú nyerges vontatók indulhattak.

13 jelölt pályázott a címre

Ezenkívül a tesztjárműveknek megfelelő kényelmet kell kínálniuk a kormánykerék mögött helyet foglaló vezetőnek. A hálólhelyes, magastetős fülke éppúgy követelmény volt, mint a teljes aerodinamikai csomag tetőlégtérrelővel, oldalsó légtérrelőkkel és alvázburkolatokkal. Természetesen további műszaki rendszerek is megengedettek voltak az üzemanyag-fogyasztás csökkentéséhez, mint például a GPS-es sebességtartó automatika. Minden követelménynek megfelelt a magastetős Highline fülkével ellátott tesztvontató, amely 2019-ben nem kevesebb mint tizenkét versenytárs ellen indult. Nem véletlen, hogy hajtásáról a soros, hathengeres, DC13-as motor 450 lóerős változata gondoskodott. A

» Készen a tesztkörre: a VerkehrsRundschau tesztelője, Jan Burgdorf (jobbra) és a Scania sajtóteszt-felelőse, René Seckler, a főszereplő a Scania R 450 Highline kapcsán.





A Zöld Tehergépkesi díjnál az átlagsebesség, az üzemanyag-fogyasztás és a saját tömeg számít.



« SOROZATGYŐZTES: a VerkehrsRundschau és a TRUCKER szaklap 2011 óta ítéli oda a Zöld Tehergépkesi nevű környezetvédelmi díjat. Legutóbb sorban a harmadik alkalommal kapta meg a címet a Scania.

tesztútvonal domborzati adottságait figyelembe véve a Scania mérnökei biztosak voltak abban, hogy az R 450-es nyújtja a leggazdaságosabb csomagot.

Egyforma fuvarfeladat mindenkinek

Viszonylag könnyű fuvarfeladatot kaptak a járművek: minden tesztvontató a szerkesztőség saját Krone függőnyponyvás félpótkocsiját húzta végig a tesztkörön. Mivel a német úton a legtöbb negyventonnás szerelvénnyem használja ki a megengedett össztömeghatárt, a háromtengelyes félpótkocsi a próbateljesítéssel együtt 24 ezer kilogrammot nyomott, így a szerelvények összgerjölő tömege éppen elérte a 32 tonnát.

Még annyi maradt, hogy a különböző tesztnapokon az eltérő időjárási körülményeket semlegesítsék. Ugyanis a megváltozott szélviszonyok meghamisíthatják az üzemanyag-fogyasztási adatokat.

Bevetették a szerkesztőség saját referencijárművét, hogy ez ne történhessen meg. Ezzel a szerelvénnel előzetesen többször is végighajtottak a tesztkörön ideális körülmények között (szélcsend, 20 Celsius-fok).

A TIZENKÉT VERSENYTÁRS
EGYIKE SEM TAKARÉKOSABB.

Testjegyzőkönyv: Scania R 450 Highline

Üzemanyag-fogyasztások és sebességek: 352,3 km-es tesztútvonal

	I/100 km	km/h
Autópálya közepes (32 t)		
■ A 9 Allershausen – A 93 Regensburg	23,4	85,3
Autópálya dombos-dombos (32 t)		
■ A 3 Regensburg – Nürnberg	26,7	84,5
Autópálya gurulószakasz (32 t)		
■ A 9 Nürnberg – Langenbruck	23,8	85,1
Országút (32 t)		
■ Langenbruck – Dasing	23,1	60,6
Autópálya könnyű (32 t)		
■ A 8 Dasing – A 99 Unterschleißheim	23,3	85,4
Átlag:	24,2	80,4

Az ezek során mért üzemanyag-fogyasztási adatok szolgáltattak alapul. Ha a referenciajármű üzemanyag-fogyasztása a tesztkör egyes szakaszain ezektől az értékektől lefelé vagy felfelé eltért, akkor egyértelmű, hogy az adott tesztnapon valamivel jobb vagy rosszabbak voltak az időjárási körülmények, így ennek megfelelően korrigálták az eredményeket.

Ezek az aprólékos folyamatokon a vörös R 450-es is átesett. A 352 kilométeres tesztútvonal és a hozzá tartozó Excel-kiértékelés után bebizonyosodott: a tizenkét versenytárs közül egyik sem takarékosabb a Scaniánál. Sőt, meglepő módon egyik sem gyorsabb! A szerkesztőség tagjai gratuláltak ehhez a södertäljeieknek! ●

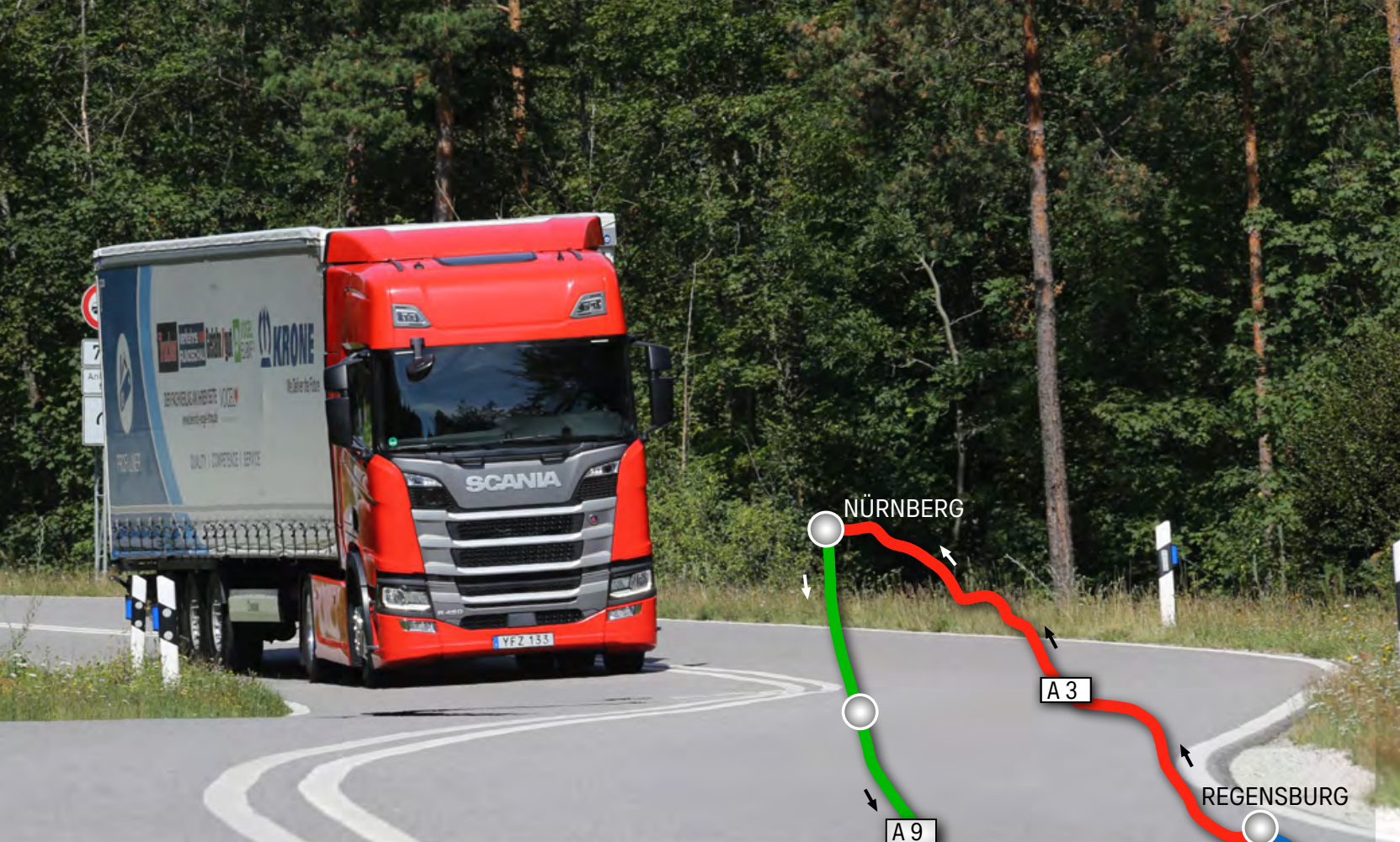
Az utolsó cseppig

A tesztvezetés előtt és után is teletankolják a járműveket (gázolajjal és AdBlue-val), hogy a mérőműszereket megfelelően összevehetessék. Az utolsó cseppig csurig töltik a tartályokat. Ezenkívül mindig megméri az üzemanyag hőmérsékletét is. Ugyanis a gázolajnak van egy olyan tulajdonsága, hogy melegen kitér. Ez több litert is jelenthet.

Pontos jegyzőkönyv vezetése

A Zöld Tehergépkocsi díj esetében kötelező igen részletes tesztjegyzőkönyvet vezetni. Öt kilométerenként kiolvassák a mérőműszereket és feljegyzik a külön beépített átfolyásmérő berendezésről az üzemanyag-fogyasztást, valamint a menetidőt. Csak így lehet később az esetleges zavaró forgalmi tényezőket kiszűrni a számításból.



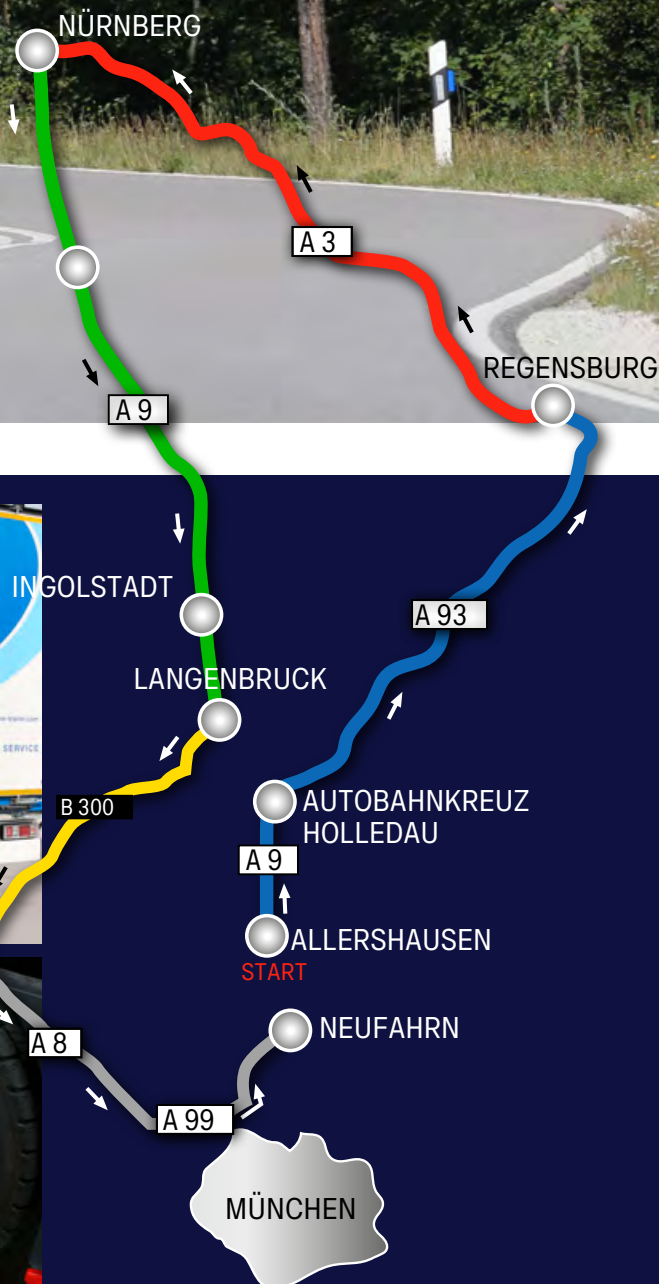
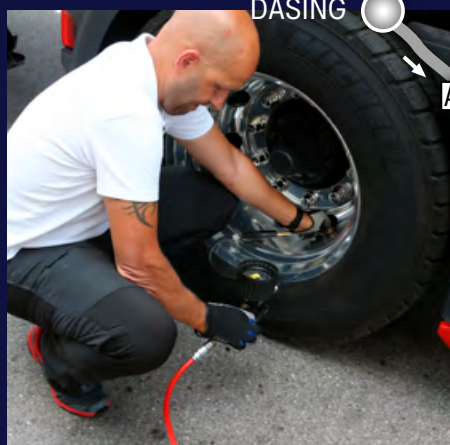


Fuvarfeladat

Mindegyik tesztvontatónak a szerkesztőség saját Krone függőnyponyvás félpótkocsiját kell felakasztania. A háromtengelyes félpótkocsit 24 tonna próbaterheléssel látják el, amely egy teljesen szériaktivitű jármű mindenféle aerodinamikai optimalizálás nélkül.

Azonos tesztkörülmények

A tesztvezetés előtt a tesztjárművek minden gumibroncsában beállítják a helyes nyomást. A 2019-es Zöld Tehergépkocsi teszten szintén szigorúan szabályozták a gumibroncsok profilmélységét: a teszten részt vevő gumibroncsok profilmélysége nem lehetett 11 milliméternél kisebb. Így kizárható, hogy a gumibroncsok állapota befolyásolhassa az eredményeket.



A 352 kilométeres tesztkört autópályán és országúton vegyesen Münchentől Regensburgon át Nürnbergig és vissza kell teljesíteni az üzemanyag-fogyasztási teszt során.

„AZ ERDŐ A SZÖVETSÉGESÜNK“

A környezetvédelem a saját kapunk előtt kezdődik – ez még az őserdőkre is igaz. Ezt mondta Peter Wohlleben erdész és könyvszerző, aki az erdőakadémiájával az utolsó bükk őserdők védelme iránt kötelezte el magát. A Scania Finance tevékenyen segíti az erdővédők kezdeményezését: sok dolgozója már bérelt erdőt, és a Scania az ügyfeleknek is bérel bükkerdőt, hogy megvédjék azt.

Wohlleben úr, a 2018-as év még sokunk emlékezetében aszályos esztendőként él. Tavaly nyáron pedig sok helyen rekordhőmérsékletet mértek. Ön szerint ezek a klímaváltozás bizonyítékai?

P. Wohlleben: Tudományosan elfogadott tény, hogy a klímaváltozás emberi tevékenységek eredménye. Bizonyára az is a klímaváltozás egyik következménye, hogy hosszabb aszályos időszakok és nagyobb csúcshőmérsékletek jönnek.

Milyen szerepet tölt be az erdő a klímavédelemben?

P. Wohlleben: Az erdő a legfontosabb szövetségesünk a klímavédelemben. Itt azonban meg kell különböztetnünk a valódi és a mesterségesen telepített erdőket. Egykor Németország nagy részét valódi erdők borították – ma már alig találunk ilyeneket. Pedig az öreg, természetesnek meghagyott erdők természetes szén-dioxid-csökkentőként szolgálnak. Azonban az erdő még sokkal többet is tud ennél; a HNE Eberswalde tanulmányai és a potsdami klímakutató intézet egy sok évig tartó tanulmány eredményeként megállapította, hogy az öreg, érintetlen lombos erdőkben nyáron a felszíni hőmérséklet átlagosan tíz fokkal hidegebb, mint a mellettük fekvő mezőgazdasági területeken. Vagyis, ha Németországot még mindig nagy területe-

ken lombos erdő borítaná, akkor ezek a nagy hőmérsékletek tavaly egyáltalán nem fordultak volna elő.

A médiában egy új erdőpusztulásról beszélnek. Ön hogy látja az erdők helyzetét itt nálunk?

P. Wohlleben: Az erdőpusztulás, ahogyan azt most tapasztaljuk, inkább ültetvénypusztulás és nem új keletű. A fenyők több mint ötven százaléka vihar vagy szű áldozata lesz. Az erdőink sík kiterjedése ahhoz vezet, hogy a talaj a téli csapadékot már nem tudja kielégítően tárolni, így a fák nyáron egyre gyorsabban kiszáradnak. A régi, természetes erdők ellenben lényegesen jobban alkalmazkodnak a megváltozó körülményekhez. Még ha a képek ijesztők is, a

jelenlegi fejlődések megmutatják, hogy a német erdőgazdálkodás mit mulasztott el az utolsó évtizedben. Most tanulni kell a múlt hibáiból. A természet megmutatja nekünk a helyes irányt – amit nekünk most sürgősen követnünk kell.

Mit takar az Ön által kezdeményezett őserdőprojekt?

P. Wohlleben: Eredetileg Németország körülbelül kilencven százalékát erdő borította. Ennek legnagyobb részét magasztos bükk őserdők tették ki. Ennek már csak kis része maradt meg. Németország területének már csak körülbelül 0,16 százalékát borítják 180 éves bükkerdők. És ezt az ijesztően kis maradékot továbbra is erdőgazdálkodás formájában hasznosítják majd. Azt pedig már elmondtam, hogy mennyire fontosak ezek az erdők a klímaváltozás elleni harcban. Mivel Németországban a politika nem foglalkozik ezzel, életre hívtuk a Bükkőserdő-projektet. Magán és vállalati ügyfelek az elkövetkező ötven évre bérbe vehetik az utolsó öreg bükkerdőket, hogy ezáltal kivonják ezeket a hasznosítás alól – az erdők így teljesen zavar-talanul élhetnek. A bérbe vétellel a közösség ellensúlyozhatja a fakitermelés miatti kiesést.

Miben különbözik egy ilyen őserdő egy gazdálkodásra használt erdőtől?

P. Wohlleben: A német tűlevelű erdők a

szabályozásban nem különböznek a bor-neói olajpálmáktól. Nálunk ezek túlnyomó-részt lucfenyőből, erdei fenyőből vagy más tűlevelű fákból álló monokultúrák, ame-lyek nálunk természetes formában a legtöbb helyen nem fordulnának elő. Ezeket a terüle-tet húszméterenként nehéz gépek járkák be, amelyek a talajt túlzott mértékben, visszafor-díthatatlanul tönkreteszik.

Hogyan néz ki az Ön elképzelései sze-rint az ideális erdő?

P. Wohlleben: Kompromisszumot kell talál-nunk az óvatos, ökológiai erdőgazdálkodás és a nagy védett területek között. Az a legfon-tosabb, hogy ismét átengedjük az irányítást a természetnek. Egy ilyen modellre jó kezdemé-nyezést mutat Knut Sturm erdészeti hivatalve-zető a lübecki városi erdőben. Ezt csak ritkán kutatják majd át, és amikor igen, akkor is csak néhány fát vágnak majd ki. A nagy védett területekkel összekapcsolva, amelyekben az erdő szabadon fejlődhet, ez egy jó kompro-misszum.

A klímavédelemmel járó számos ki-hívás között Ön ezt megoldhatónak tartja?

P. Wohlleben: Mindenképpen. És minél előbb elkezdjük, annál egyszerűbb lesz. ●



“Az a legfontosabb, hogy ismét átengedjük az irányítást a természetnek.”

Peter Wohlleben

A Scania mint erdőbérlő: a Bükkőserdő-projekt

Az öreg bükkerdők Európa esőerdői, azonban az öreg fák egyre ritkábbak. A projekt keretében az öreg bükkerdőket ötven évre bérbe adják, és így kivonják a hasznosítás alól. A Scania Finance dolgozói erdőt bérelnek, így védik az erdőt. A Scania Finance az ügyfeleinek is bérel bükkerdőt – a Scania járművekre megkötött minden egyes finanszírozással vagy biztosítással.

www.wohllebens-waldakademie.de/urwaldprojekt

ELŐL ZÖLD, HÁTUL BIZTONSÁGOS



Nagyon sok speciális fuvart végzünk –
ez sok különleges megoldást igényel.“

Heino Bückmann, szállításvezető



A Scania a motorfejlesztés során nagy figyelmet
fordít a kedvező üzemanyag-fogyasztásra.“

Lars Stamkort, a Scania értékesítője



A Franz Fischer fuvarozóvállalat a Scania R 450 típus révén a 2019-es Zöld Tehergépkocsit üzemelteti a járműparkjában, és kiváló tapasztalatokat szerzett a díjnyertes modellel a környezetkímélő vezetés terén.

Együtt örül a Scaniával a Weser melletti Nienburg városában működő Franz Fischer fuvarozóvállalat annak, hogy a Scania R 450 modellt tüntették ki a 2019-es Zöld Tehergépkocsi díjjal. A logisztikai szolgáltató járműparkjában a nyolc Zöld Tehergépkocsi az utakon is zölden jelenik meg, mivel a zöld a jól ismert, veszélyes áruk fuvarozásával foglalkozó cég arculati színe. A fuvarozóvállalat számára nem jelentett meglepetést a díj elnyerése, ugyanis a cég nemcsak a rendkívül veszélyes áruk, mint például nagy koncentrációjú kénsavak, biztonságos fuvarozásával szemben támasztja a legmagasabb szintű követelményeket, hanem gondosan ügyel a járművek gazdaságosságára is.

Mindig szem előtt az üzemanyag-fogyasztás

Franz Fischer ügyvezető mindig tudja, hogy hogyan alakul a teljes flottájának üzemanyag-fogyasztása, illetve milyen üzemanyag-fogyasztási értékkel dolgozik a 150 gépkocsivezetője. A Zöld Tehergépkocsik rendszeresen vezetik a cég üzemanyag-fogyasztási rangsorát, azaz kitűnnek üzemanyag-hatékonyságukkal.

A gépkocsivezetőket rendszeresen továbbképzésben részesítik, ami jól mutatja, hogy mennyire fontos az üzemanyag-fogyasztás a vállalkozásnak. Többek között ezért is működött a fuvarozóvállalat már tíz éve egy saját oktatóközpontot. Wolfgang Netzow járművezető-oktató 11 éve dolgozik a cégnél, ahová Franz Fischer kifejezetten azért vette fel, mert szüksége volt egy szakemberre, aki a matematikai rendszer adatai alapján kiértékeli az üzemanyag-fogyasztásokat. Wolfgang Netzow egyértelművé tette főnöke számára, hogy az adatok kiértékelése csak félmegoldás, és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésében rejlő lehetőségeket csak egy teljes körű intézkedéssel lehet kiaknázni. Ezért a cég még abban az évben elindított egy oktatóközpontot.

„Az a feladatom, hogy felismerjem az okokat és felhívjam ezekre a kollégáim figyelmét” – mondta az oktató, akivel szemben kezdet-

ben nagyon bizalmatlanok voltak a gépkocsivezetők. Időközben a kritikus szemmel nézett „ellenőrből” megbecsült kolléga vált, akitől a gépkocsivezetők hasznos tanácsokat kapnak. A takarékosági tréning egy rendszeres továbbképzési program része. Wolfgang Netzow legalább kétfévente elkíséri a cég 150 gépkocsivezetőjét egy-egy útra, és kielemezi a vezetési stílusukat, saját maga is a kormánykerék mögé ül és tanácsokat ad a fejlődéshez. „Két-három hónappal az oktatás után még egyszer megnézem, hogy a gépkocsivezetők valóban alkalmazzák-e a tippeket.” A cégvezető elvárásai nagyon sportszerűek: a vezetési stílust egytől tízig osztályozzák, és a kilences a minimális követelmény a járművezetőktől.

Üzemanyag-hatékonyan és dinamikusan

Thomas Lakotta, aki 29 éve tehergépkocsi-vezető és megrögzött Scania-rajongó, igazolja, hogy egy takarékos jármű is maradéktalan örömet tud okozni: „Ami számomra különösen meggyőző az R 450-esem kapcsán, az a menetdinamika, amely a kedvező üzemanyag-fogyasztása ellenére is kiváló. Thomas Lakotta annak a két kiválasztott Scania-sofőrnek az egyike, akik részt vesznek a Scania Ecolution programban. A már elvégzett Scania Járművezető-képzés mellett rendszeres telefonos kapcsolatban áll a Scania Járművezető-oktatójával, hogy első kézből kapjon gyakorlatias támogatást a gazdaságos vezéstechnika alkalmazásához. Az eddig elért üzemanyag-megtakarítás azt mutatja, hogy kifizetődik, ha valaki szeretné kiaknázni a Scania lehetőségeit. A légrugós elülső felfüggesztés és a teljes felszereltség szintén hozzájárul Thomas Lakotta nagyfokú elégedettségéhez.

Megbecsült járműpark

A Franz Fischer fuvarozóvállalatnál Thomas Lakottához hasonlóan minden járművezetőnek megvan a „saját” szerelvénye. Heino Bückmann lehetőség szerint igyekszik teljesíteni a gépkocsivezetők egy adott gyártmány iránti kívánságát. Ebben a kérdésben teljesen igazat ad nekik. „Amikor végigtekintek a járműparkunk teher-

autóin, akkor azt látom, hogy a járművezetők megbecsülik a munkaeszközeiket” – mondta Heino Bückmann szállításvezető. „Ügy gondolom, hogy az összes gépkocsivezetőnk kifejezetten példásan bánt a járművével!”

Átléptek az AdBlue felett

A Scania értékesítője, Lars Stamkort és Heino Bückmann szállításvezető már hosszú évek óta ismeri egymást. Őket 2009 óta egy sikeres együttműködés köti össze. Akkoriban a Scania egyedüli gyártóként tudott olyan Euro 5-ös motort kínálni, amely nem használt AdBlue-adalékot. A Franz Fischer cégnél nemcsak a biztonságra fordítanak maximális figyelmet, hanem a gazdaságosságot is erősen kihegye-

zett ceruzával számolják, ez vezetett tehát az első Scania beszerzéséhez. Ma már nyolc griffes tehergépkocsi dolgozik a cég járműparkjában. „Nekünk beváltak a Scania járművek” – erősítette meg Heino Bückmann.

Sok egyedi műszaki kialakítás a különleges igények kielégítésére

Franz Fischer átlagosan két és fél évig tartja meg a teherautóit, a legidősebbek ötévesek. Lényegesen tovább használják viszont a pótkocsikat. A 115 jármű nagy része speciális fuvarozást végez. „Egyszerűen mindent tudnak” – mondta Heino Bückmann mosolyogva. Azonban a speciális fuvarfeladatok egyre nehezebb döntéseket követelnek meg. Egy tipikus

eset: egy ügyfél keresett egy fuvarozót egy nagyon különleges igényeket támaztó vegyi anyag szállítására, amely magas szintű követelményeket támaztott a pótkocsival szemben – például különleges anyagból kellett lenniük a pótkocsi kamráinak, mert az óleum veszélyes anyag. Ezt füstölő kén savnak is hívják, ugyanis a kén-trioxid kén savban való oldatából áll. A rendkívül maró anyag igen heves reakcióba lép a leveő víztartalmával, és szétroncsolja még a műanyag edényeket és a neoprén kesztyűket is. Egy hagyományos, rozsdamentes acélból készült tartály ezért nem felel meg az óleumnak, így az ügyfeleknek extra igényeik vannak a tartályok bevonatát és anyagát illetően a pótkocsik műszaki specifikálásakor.



Wolfgang Netzow járművezető-oktatónak mindig rálátása van a 150 gépkocsivezető üzemenyag-megtakarítási lehetőségeire.

Családi vállalkozás generációk óta

A Franz Fischer fuvarozó vállalat egy családi vállalkozás, amelyet ma már a harmadik generáció irányít. A tulajdonos pontos neve III. Franz Fischer. Az 1948-as cég alapítás óta viselik a tulajdonosok a Franz Fischer nevet. Az alapító 1973-ban adta át a céget II. Franz Fischernek, aki a mai napig dolgozik. IV. Franz Fischer pedig már a startvonalnál áll...



Thomas Lakotta gépkocsivezető kibárcázza etanol szállításához a Scania R 450-esét.

Termékfejlesztés az ügyfélnél

Ilyen esetekben Heino Bückmann a pótkocsigyártó partnerét, akivel a cég sok éve együttműködik, is magával viszi az ügyfélhez. Majd ott együtt kitalálják, hogy műszakilag kielégíthető-e az ügyfél igénye, és ha igen, akkor hogyan. Ilyenkor a fuvarozóvállalatnak mindig át kell gondolnia, hogy meg kell-e vennie a speciális pótkocsit. Az a probléma, hogy az ügyfelek általában csak két évre szóló fuvarszerződést kínálnak. Ennyi idő alatt azonban még nem térül meg egy egyedileg készített pótkocsi ára. „Ezért kockázatot kell vállalnunk” – jegyezte meg Heino Bückmann, „de többször helyes döntést hozunk.”

“Ami számomra különösen meggyőző az R 450-esem kapcsán, az a menetdinamika, amely a kedvező üzemanyag-fogyasztása ellenére is kiváló.”

Thomas Lakotta, gépkocsivezető

Kísérleti projekt gázüzemű tehergépkocsival

Heino Bückmann optimista, hogy a jelenlegi döntése is helyesnek bizonyul majd: a fuvarozóvállalat egy földgázmotorral hajtott Scaniát tesztl, és egy olyan járaton alkal-

mazzák a járművet, ahol az útvonal felénél egy LNG-töltőállomás található. A kedvező üzemanyag-fogyasztási értékeivel és az útdíjmentességével az LNG-üzemű Scania nyomós érveket szolgáltat a még nagyobb fenntarthatóság mellett. ●



➤ A pótkocsik nagy része egyedi kialakítású különösen agresszív áruk szállításához.



➤ A 29 éve tehergépkocsi-vezetőként dolgozó Thomas Lakotta megrögzött Scania-rajongó.

Így jutott el a Franz Fischer fuvarozóvállalat a Scania Ecolution programmal a takarékoság legmagasabb szintjére

A Franz Fischer fuvarozóvállalat azt tűzte ki célul, hogy a gazdaságosságot környezetkímélő működéssel ötvözi. Wolfgang Netzow járművezető-oktatót bízták meg azzal a feladattal, hogy kilométerről kilométerre fokozza a hatékonyságot. Ebben a bőséges szaktudása és a volán mögött ülő kollégáival kialakult jó kapcsolata mellett a Scania Ecolution teljes körű módszere is segítette. A program elemei pontosan az átláthatóságról gondoskodnak, amelyre Wolfgang Netzownak szüksége van ahhoz, hogy felfedezhesse a fejlődési lehetőségeket és biztosíthassa az eredmények elérését. Ide tartozik például a Scania Flotta Alkalmazás (Scania Fleet App), amelynek segítségével minden gépkocsivezető ellenőrizheti a saját egyéni vezetési teljesítményét. A Scania Communicator telematikai modul az Ellenőrzési Csomag Flottamenedzsment-szolgáltatásaival (Fleet Management Services) együtt lehetővé teszi Wolfgang Netzownak flottakiértékelések (és eredménymérlegek) összeállítását, amelyekkel eljuthat a takarékoság legmagasabb szintjére.

Így működik a Scania Ecolution

Az Ecolution a fuvarozók, a járművezetők és a Scania közötti személyre szabott partneri együttműködés, amelynek célja az, hogy a flotta maximális üzemanyag-hatékonysággal üzemeljen. Ez a cél fenntarthatón elérhető a járműadatok digitális kiértékelésével és a járművezetők folyamatos továbbképzésével, illetve személyre szabott fejlesztésével (Coaching). Az elemek összjátékával a Scania Ecolution egyesíti a fenntarthatósági célokat a költséghatékonysággal.

Telematika

A Scania Communicator lehetőséget nyújt az ügyfeleknek arra, hogy minden Scania Járművet összekapcsoljanak a Scania Flottamenedzsment- és Tachográfaszolgáltatásokkal.

Flottamenedzsment-szolgáltatások

A tartalmazott Ellenőrzési Csomag rendszeres flottaelemzést tesz lehetővé, és a vezetési stílus automatikus elemzését kínálja.

Ellenőrzési csomag

Olyan további funkciókkal, mint például a Helymeghatározás, a Nyomkövetés vagy a Vezetési és pihenőidők kijelzése, nyomon követhetők a valós üzemelési körülmények.

Flotta Alkalmazás

A Scania Flotta Alkalmazás segítségével a járművezető napról napra nyomon követheti a vezetési teljesítményének fejlődését. A Scania Flotta Alkalmazás iOS és Android operációs rendszer alatt is fut, okostelefonon és táblagépen egyaránt.

Járművezető-képzés

A gépkocsivezetők megtanulják a defenzív vezetéstechnikát, amely akár tíz százalékkal is javíthatja az üzemanyag-hatékonyságot, illetve csökkentheti a szén-dioxid-kibocsátást.

Járművezetői Coaching

A kiegészítő Járművezetői Coaching kitapossa az utat a kiváló vezetési stílus számára. A Scania Coaching előfeltétele a Járművezető-képzés elvégzése.



ÜZEMANYAG- MEGTAKARÍTÁS? GARANTÁLTAN!

Egy üzemanyag-takarékossági járművezető-képzés kétségkívül jó dolog. Azonban egy vállalkozás járművei csak akkor üzemelnek valóban gazdaságosan, ha a cég teljes körű szemlélettel tekint erre a kérdésre. Pontosan ezt a teljes körű módszert követi a Scania a Scania Ecolution nevű szolgáltatásával és annak egyik elemével, a Járművezetői Coachinggal.

Egészséges magabiztosságra vall, ha egy tehergépkocsi-gyártó nemcsak ígéri az üzemanyag-megtakarítást az ügyfeleinek, hanem egyenesen garantálja: a Scania állja a költségek ötven százalékát, ha nem sikerül elérni a közösen kitűzött üzemanyagfogyasztás-csökkentési célt. Hasonló magabiztosságra van szükség akkor is, amikor az ember kiáll a tehergépkocsi-vezetők elé, és elmagyaráz-

za nekik, hogy a vezetési stílusukat a sokéves tapasztalatuk ellenére is lehet még javítani. Ennek a nagyszabású hármas célnak az eléréséhez – azaz a gépkocsivezetők ösztönzéséhez, a gazdaságosság fokozásához és a környezet kíméléséhez – a Scania összeállított egy teljes körű csomagot. Ez a Scania Ecolution nevet viseli, amelyet az addigra már elvégzett Járművezető-képzés támogat. A Scania Ecolution magában foglalja a szerződés időtartama alatti rendszeres

Profilban a Scania Communicator

- Világszerte már több mint 400 ezer, a Communicator által hálózatra kapcsolt Scania jármű fut, ebből közel negyvenezer Németországban és Ausztriában.
- A Scania Flottamenedzsment adatai más szolgáltatók telematikai rendszereibe is átültethetők.
- A Scania Communicator minden Scania tehergépkocsiban szériafelszerelés. Ez a tehergépkocsi minden lényeges üzemelési adatát jelszóval védve továbbítja a Scaniának az üzemelés elemzésére, illetve optimalizálására. A műhelyek távdiagnosztikát is elvégezhetnek a Communicator segítségével.
- A Scania járművekbe, illetve más gyártmányokba utólag is díjmentesen beépíthető a Communicator. Ennek annyi a feltétele, hogy legalább 24 hónapra elő kell fizetni egy Ellenőrzési vagy Tachográf-távletöltési Csomagra.

Járművezetői Coachingot, azaz személyre szabott fejlesztést. Az Ellenőrzési Csomag elemzései és a vezetési stílus kiértékelése alapján fenntartáson csökkenthető az üzemanyag-fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás.

Hosszú távú továbbképzés a Járművezetői Coachinggal

A Járművezetői Coaching a Scania egyik különlegessége a gépkocsivezetők számára – ez a Scania Ecolution egyik eleme. A Scania coachai egy évig foglalkoznak a sofőrökkel. Rendszeresen kiértékelik a járművek üzemelési adataiból készülő jelentéseket, amelyeket a vállalkozás és a gépkocsivezetők rendelkezésére bocsátanak. Ennek az átláthatóságnak köszönhetően folyamatosan javítható a vezetési stílus és csökkenthető az üzemanyag-fogyasztás. Az üzemanyag-fogyasztás csökkenése mellett defenzívebbé válik a vezetés és mérséklődik a károsanyag-kibocsátás. További fontos szempont a közlekedésbiztonság javulása és a járművek üzemidejének növekedése.

Alapokról építkeznek a garantált eredményekért

Aki szeretne részt venni a Járművezetői Coaching programban, annak először el kell végeznie a Scania Járművezető-képzést, ahol

megtanulhatja, illetve elsajátíthatja a Scania járművekre szabott előrelátó és defenzív vezetéstechnikát. Ezt követi a Scania Járművezetői Szolgáltatások és a Scania Flottamenedzsment kombinációja. Ennek lényeges eleme a Scania Flotta Alkalmazás aktiválása. Ennek segítségével a tehergépkocsi-vezetők naprakészen és részletesen nyomon követhetik egyéni vezetési teljesítményük fejlődését. A Flotta Alkalmazás iOS és Android operációs rendszer alatt is működik, okostelefonon és táblagépen egyaránt.

Akár tízszázalékos megtakarítás is elérhető

A Scania Ecolution szolgáltatást igénybe vevő ügyfelek átlagosan akár tízszázalékos üzemanyag-megtakarítást is elérnek. Ez már egy nem elhanyagolható megtakarítási lehetőséget jelent a fuvarozóvállalkozók számára. Alapvetően minden Scania tehergépkocsit bekapcsolnak egy flottamenedzsment-rendszerbe. Ennek alapjául a Communicator szolgál, amely 2011 óta a szériafelszereltség része. Ha az ügyfél előfizet az Ellenőrzési Csomagra, akkor a Flottamenedzsment-portálon digitálisan nyomon követheti a járműparkját. Ezek az adatok adják a tehergépkocsi-vezetők személyre szabott fejlesztésének (Coaching) az alapját. ●

Hatékonyság? Rendszerrel!

A Scania Ecolution segít optimálisan kihasználni a jármű üzemanyag-megtakarítási lehetőségeit – a járművezető és a jármű teljesítményének a lehető legjobb összehangolásával.

Technika? Segít!

A Scania Active Prediction előrelátó sebességtartó automatika együtt gondolkodik a járművezetővel és segít neki üzemanyagot megtakarítani.

Állásidő? Rövid!

A rugalmas szervizintervallumok és az ügyfél, illetve a szerviz hálózatba kapcsolása minimalizálja az állásidőket és jelentősen hozzájárul a termelékenység maximalizálásához.

Megtakarítás? Garantáltan!

Ha a megbeszélte üzemanyag-megtakarítási célt nem sikerül elérni a Scania Ecolution programmal, akkor a Scania átvállalja a költségek felét – azaz garanciát vállal a megtakarításra az ügyfelek felé.



Ne mulassza el:
A kisfilm egyszerűen
elmagyarázza
a Scania Ecolution elvét.
<https://bit.ly/3e3rQ93>

A BIZTONSÁG FORRADALMA

Masszívabb fülkék, vészfékrendszerek, nagyobb védelem a járművezetőknek és a közlekedés többi résztvevőjének. A biztonság a Scania génjeiben van. Íme, néhány a legfontosabb újítások közül.

[Szöveg: Per-Ola Knutas Fotó: Gustav Lindh, Dan Boman, Scania képtár]

Minden tehergépkocsi-vezetőnek ismerős a következő helyzet: készülj jobbra fordulni egy kereszteződésben. A belvárosi út igen zsúfolt a csúcsforgalom miatt, hemzsegek a kerékpárosok és a gyalogosok. Belenéztél az oldalsó visszapillantó tükörbe, kivetted az irányjelzőt és megkezdted a bekanyarodást.

Hirtelen megszólal egy figyelmeztető hangjelzés a fülkében: valami mozog a holtterben! Lefékezted a teherautót, majd meglátsz egy feszülten kerékpározó apukát, aki az óvodába tart a gyermekeiért. Fű! – Megmentette a Scania tehergépkocsiba épített biztonsági rendszer: a Side Detection, vagyis az oldalsó holtterfigyelő.

„Ez a legújabb korszerű vezetéstámogató rendszer a teherautóinkban. Úgy gondoljuk, hogy ez jelentősen hozzájárul majd azon gyakori balesetek számának csökkentéséhez, »



A Scania biztonsági megoldásainak történelme

A Scania a történelme során mindvégig folyamatosan új megoldásokat vezetett be a járművezetők és a többi közlekedő biztonságának javítása érdekében.

1961



A fülkén végzett törésteesztek szigorúbbak a jogszabályi követelményeknél.

1968

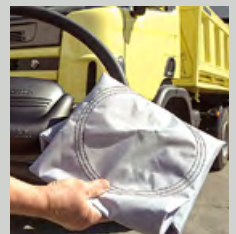


Kormányrásegítő
A Scania bevezeti a tehergépkocsik egy új generációját. A rendkívül sikeres, buldogfülkés LB80/110 modellek alapfelszerelésébe a kormányrásegítő.

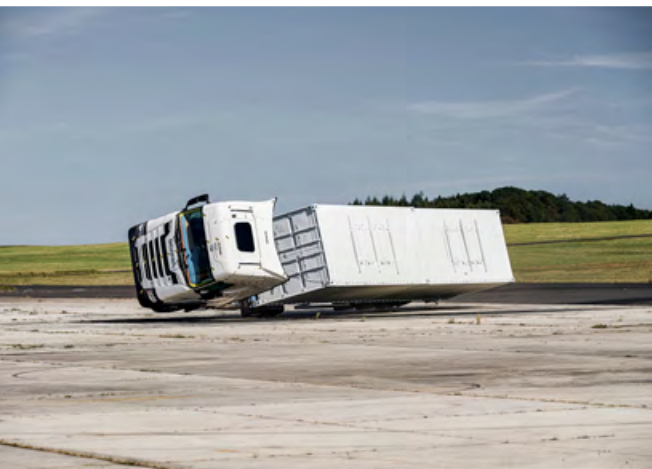
1984

Blokkolásgátlós (ABS) fékrendszer
A Scania bevezeti az ABS-es fékrendszert, amely megakadályozza a kerekek blokkolását fékezés közben.

1995



Légzsák
A Scania a tehergépkocsi-gyártók közül elsőként vezeti be a vezetőoldali légzsákot extrafelszerelésként minden modelljéhez.



Tekintse meg a videót
a Facebookon: Így működnek
a Scania töréstesztjei
<https://bit.ly/scaniasafety!>

« A legrosszabb
eset forgatókönyve.
A törésteszteket, mint
például ezt a boru-
lási tesztet, egy évig
tervezik, és hat-nyolc
hétig készítik elő.
Maga a teszt pedig
csak néhány másod-
percig tart.

1996



Elektronikus vezérlésű fékrendszer (EBS) minden keréknél tárcsafékekkel

A Scania a nehéztehergépkocsi-gyártók közül
elsőként kínál EBS-t minden keréknél tárcsafé-
kekkel, ezáltal rövidebb reakcióidőt, hatékonyabb
lassítást és könnyebb karbantarthatóságot
biztosítva.

2004



Elektronikus menetstabilizáló (ESP)

A Scania bevezeti az elektronikus menetstabi-
lizálóját (ESP). Ez az aktív rendszer stabilizálja
a járművet, ha bebicskázás vagy felborulás
veszélye merül fel, így csökkenti a balesetek
kockázatát, különösen nyerges szerelvények
esetében.

2006



Adaptív sebességtartó automatika (AiCC)

A Scania bevezeti az AiCC-rendszert, amellyel a
járművezető manuálisan beállíthatja a legkisebb
követési távolság mértékét. A tehergépkocsi
magától lelassít, hogy felvegye az előtte haladó
jármű sebességét, megtartva az előre beállított,
biztonságos követési távolságot.

amelyek sok esetben tragikusan végződnek” – mondta Adam Claesson, a Scaniánál az aktív biztonsági rendszerek rangidős mérnöke.

A Side Detection funkció a Scania legújabb biztonsági megoldása, ám a vállalat a teljes eddigi történelme során mindvégig nagy hangsúlyt fektetett a biztonságos közlekedés minden tényezőjére – a járművekre, a gépkocsivezetőkre és a közlekedés többi résztvevőjére.

A szem előtt tartott területek között a passzív biztonság (egy baleset bekövetkezése esetén a járművezető és a többi közlekedő védelme) és az aktív biztonság (a balesetek bekövetkezésének megelőzése) is megtalálható. Ez biztonságos, ergonomikus fülkék megalkotását, valamint intelligens hardveres megoldások és vezetéstartogató rendszerek kifejlesztését jelenti.

„A biztonság a génjeinkben van. A Scania a történelme során jelentős erőforrásokat fordított erre a területre, és gyakran törekedtünk a közlekedésre, illetve a járművekre vonatkozóan előírt biztonsági jogszabályokat is túlteljesíteni” – mondta Dan Loftén, a Scania törésbiztonsági mérnök szakértője.

Vagy ahogyan Adam Claesson fogalmazott: „A biztonság része annak a célkitűzésünknek, hogy élenjárjunk az átállásban a közlekedési ágazatban. Nemcsak a környezetet szeretnénk megmenteni, hanem életeket is.”

A biztonság új korszaka a közlekedési ágazatban

A 2000-es évek elején új korszakba lépett a közlekedésbiztonság. Megjelentek a járművezetők teljesítményét fokozó aktív elektronikus

» Dan Loftén törésbiztonsági szakértő és Thor, a világ legkorszerűbb töréstesztbábuja. A Scania az új tehergépkocsi-generáció fejlesztésekor Thort használta.



2006



Sávhagyásra figyelmeztetés (LDW)

Ez a praktikus segédrendszer figyelmezteti a gépkocsivezetőt, ha a jármű készül átlépni a sáv széleit jelző útburkolati felfestéseket. A rendszer magától észleli az útburkolati jeleket, és figyelmezteti a gépkocsivezetőt, ha a járműszerelvény túl közel van a szembejövő, illetve szomszédos sávhoz vagy az út szélét jelző felfestésekhez.

2013



Automatikus vészfékrendszer (AEB)

Ez a korszerű rendszer kamera és radar segítségével figyeli, hogy mi történik a jármű előtt, így segíti megelőzni a ráfutásos ütközéseket.

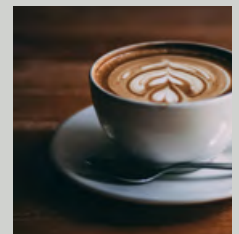
2016



Oldalsó függőnylégzsák

A Scania bemutatja tehergépkocsik számára a világ első borulási oldalsó függőnylégzsákját. Ez megvédi a járműben ülőket felborulás esetén, amely a tehergépkocsi-balesetek egyik legsúlyosabb fajtája.

2018



Éberségfigyelő

Ez a praktikus segédrendszer figyeli a járművezető éberségi szintjét, és figyelmeztetőjelzéssel emlékezteti a gépkocsivezetőt, hogy ideje pihenőt tartani.



“A biztonság a génjeinkben van.”

Dan Loftén, a Scania törésbiztonsági mérnök szakértője

rendszerek, köztük az elektronikus menet-stabilizáló. Ez a 2004-ben bevezetett rendszer megcsúszás, felborulás vagy bebicskázás veszélye esetén stabilizálja a tehergépkocsit.

Adam Claesson hozzátette: „Majd 2013-ban bemutattuk az automatikus vészfékrendszert (AEB). Ez egy fantasztikus berendezés, amely csökkenti annak a kockázatát, hogy a jármű nekiütközzön az előtte haladónak. Meglátásom szerint az AEB az egyik legfontosabb aktív biztonsági rendszer a mai járművekben, a sávellhagyásra figyelmeztetéssel és az új oldalsó holtérfigyelőnkkel együtt.”

A világ első oldalsó függőnylégzsákja

A vállalat új tehergépkocsi-generációjának bevezetésekor 2016-ban a Scania új szintre emelte a biztonságot. A gyártó bemutatta a világ első oldalsó függőnylégzsákját teherautók számára, továbbá az új tehergépkocsi-generáció erősebb fülkét is kapott, amelyhez ultra nagy szilárdságú acélt használnak.

„Az új tehergépkocsi-generáció kifejlesztésekor hatalmas mennyiségű emberi munkaórát töltöttünk törésszimulációval és törésteszteléssel” – mondta Dan Loftén.

„Összesen több mint negyven tehergépkocsit törtünk össze. Továbbá a legkorszerűbb technikákat használtuk, mint például Thort, a világ legfejlettebb töréstesztbábuját.” ●

2018



Városi biztonsági oldalablak

Az utasoldali ajtó alsó részén, alacsonyan elhelyezett, fűthető városi biztonsági oldalablak szabad rálátást nyújt arra, hogy mi van a jármű mellett.

2019



C ME mellény

Ez az intelligens, viselhető technika automatikusan világítani kezd, ha a járművezető kiszáll a fülkéből gyenge fényviszonyok esetén. Okostelefonnal hálózatra kapcsolva a GPS szerinti pozíciót is tartalmazó vészjelzést küld, ha a gépkocsivezető megsérül.

2020



Oldalsó holtérfigyelő

Ezt a rendszert arra tervezték, hogy csökkentse a jobbra bekanyarodáskor bekövetkező balesetek számát. A rendszer figyelmezteti a járművezetőt, ha egy mozgó tárgy bekerül a tehergépkocsi oldalsó holtterébe. Továbbá a rendszer segíthet megelőzni az előzéskor bekövetkező baleseteket is azáltal, hogy figyelmezteti a gépkocsivezetőt a jármű mellett bal vagy jobb oldalon mozgó tárgyakra az előzési manőver megkezdésekor vagy befejezésekor.

KÍNA ÁTÁLLÁSA A FENNTARTHATÓSÁGRA

Kecsegtetőnek tűnik a Scania motorokkal foglalkozó részlege számára az ország elmozdulása egy értékorientáltabb növekedési modell irányába.

[Szöveg: Andrew Montgomery Fotók: Dan Boman]

Első üzletét 53 évvel ezelőtt kötötte a Scania Kínában, ám kétségkívül sohasem volt izgalmasabb ebben a hatalmas országban tevékenykedni, mint most, az óriási piaci lehetőségeinek köszönhetően.

Ahogy a Scania China stratégiai igazgatója, Mats Harborn elmagyarázta, Kína nemcsak a hatalmas, nemzetközi Egy övezet, egy út nevű kezdeményezésen dolgozik, amely egy példa nélküli, több mint hatvan országra és öt földrészre kiterjedő infrastruktúra-fejlesztési és beruházási projekt, hanem az országban olyan gazdasági és társadalmi változások is végbemennek, amelyek még a saját szédületes mércéik szerint is igen mélyrehatóak. Kína a fenntarthatóságra való áttérés kellős közepénél tart.

„Kínában 2013 óta folyik az áttérés a mennyiségi növekedésről a minőségi növekedésre” – mondta Mats Harborn. „Ez már nem egy növekedés minden áron elvű, hanem egy emberközpontú modell.” Ő az elmúlt 27 évben időnként ebben az országban lakott, és ideje nagy részében a Scaniának dolgozott.

Az emberközpontúságot illetően Mats Harborn többek között a kínai kormány Made in China 2025 elnevezésű stratégiájára hivatkozott, amelynek keretében az ország a világgyára szereptől olyan irányba mozdul el, hogy jobb minőségű, fenntarthatóbb és innovatívabb termékeket, illetve szolgáltatásokat nyújtson tíz különböző ipari területen. „Kína szeretne felmászni az értékláncon és ezekben az iparágakban 2040-re világszinten is élenjáróvá szeretne válni” – mondta Mats Harborn.

Az emberközpontú növekedés másik tényezője pedig az, hogy még nagyobb hangsúlyt fektetnek a fenntartható társadalom, különösen a tisztább környezet megteremtésére, ami közvetlenül fokozhatja a Scania motorokkal foglalkozó részlegének piaci lehetőségeit.

Xi Jinping elnök 2013-ban bejelentett harca a környezetszennyezés ellen azt eredményezte, hogy a kínai hatóságok napjainkban szigorúbb levegőminőségi szabályozásokat vezetnek be, köztük károsanyag-kibocsátási normákat. Például Kína nem közúton alkalmazott dízelmotorokra vonatkozó Phase IV károsanyag-kibocsátási előírása már kezd érezhető hatással lenni a végtermékgyártókra.

„Felmászni az értékláncon azt jelenti a Scania esetében, hogy az ipari gépek kínai gyártói felismerik, hogy a hazai piacra is, de különösen a világpiacra biztosítaniuk kell, hogy a termé-



“Kína vezetése elkötelezett a reformok iránt, ami reménnyel tölt el engem.”

Mats Harborn,
a Scania China stratégiai igazgatója

keik fenntarthatóra tervezettek legyenek és a legjobb motorokkal rendelkezzenek” – mondta Mats Harborn.

„Ennek óriási lehetőségeket kell adnia a Scaniának ahhoz, hogy növeljük a motorjaink értékesítését Kínában és onnan az exportpiacok felé a kínai végtermékgyártókkal közösen. Szerintem ez nagyon izgalmas.”

Mats Harborn elmondta, hogy a Scania felkészültsége a különböző Tier károsanyag-kibocsátási normákra, illetve a bioüzemanyagok használatára a kiterjedt szervizhálózatával és a megbízhatóság, illetve az üzemidő terén szerzett jó hírnevével együtt vonzó lehet a kínai végtermékgyártók számára.

Ezek közé tartozik a Sany, a Zoomlion és az XCMG, amelyek mindegyike nehézgépeket gyárt az építőipar számára és részt vesz az Egy övezet, egy út nevű kezdeményezésben.

„Ezek a végtermékgyártók elkezdtek versenyezni a nemzetközi piacon a globális üzleti megrendelésekért, és természetesen már kiváló lehetőségük van az Egy övezet, egy út nevű kezdeményezés keretében dolgozó kínai vállalatoknak eszközöket eladni” – mondta Harborn. A Scania csapata Kínában most teljes erővel azon dolgozik, hogy megragadja a lehetőségeket és üzletet kössön ezekkel az óriási multinacionális vállalatokkal.

„Kína vezetése elkötelezett a reformok iránt, ami reménnyel tölt el engem” – mondta. „A fenntarthatóbb fejlődési modellre való átállás megvalósításához csak még fontosabbá válik majd a szolgáltatástámogatás és a tiszta motorok kínálata. Jelenleg nem látok még egy vállalatot, amely olyan szintű szolgáltatástámogatást nyújtana, mint a Scania motorokkal foglalkozó részlege, a Scania Engines.”

„Én a kezdetektől fogva azt mondom, hogy megfelelő termék- és szolgáltatáskínálattal rendelkezünk Kína számára, és az elkövetkező tíz évben egyre több ember igényli majd azt, amit a Scania kínál.” ●

« Mats Harborn, a Scania China stratégiai igazgatója az elmúlt 27 évben időnként ebben az országban lakott.



„További növekedés a célunk”

Fredrik Broman nemrég került át a Scania China motorértékesítési csapatába a Scania svédországi részlegétől:

„Néhány évvel ezelőtt a Scania motorokkal foglalkozó részlegének vezetése felállított egy értékesítési csapatot, hogy szervezett kutatótevékenységeket indítson el Kínában. Jelen-tős növekedést értünk el itt az elmúlt években, és további növekedés a célunk, különösen az ipari alkalmazásokhoz és az áramtermeléshez használt motorok terén.”

„Az építőipar az egyik olyan terület, ahol a Scania jól teljesít, Kínában pedig sok lehetőség kínálkozik az építőgépek kapcsán, ahol olyan végtermékgyártók a meghatározók, mint például a Sany, az XCMG és a Liugong. Továbbá a célterületeink között szerepel a mezőgazdaság, az

anyagmozgatás és a repülőtéri eszközök is. Úgy gondoljuk, hogy a motorok kis üzemanyag-fogyasztásának és hosszú élettartamának a párosa nagyon versenyképes

teljes körű üzemeltetési költséget nyújthat az ügyfeleinknek. Ezeket a motorokat könnyű beépíteni, így a végtermékgyártóknak csak minimális erőforrásokat kell a tervezésre és a gyártásra fordítaniuk, továbbá kiváló a gázreakciójuk, amely jól megfelel a dinamikus terhelésekhez.”

„Az egyik legfontosabb napirendi pontunk az átállás a kínai Phase IV károsanyag-kibocsátási jogszabályra. Észak-Amerikában nyolc

évig tartott fokozatosan áttérni a hengerenkénti befecskendezőegységes motorokról a kipufogógáz-utánkezelő rendszerrel ellátott, közös nyomócsöves motorokra. Kínában mindez egy csapásra megy majd végbe!”



Fredrik Broman

HIBRID HAJÓ STOCKHOLMBAN

Közös kísérletek keretében a Blidösundsbolaget, a Transdev egyik leányvállalata együttműködésbe kezdett a Scaniával, hogy átépítse hibrid üzeműre az M/S Rex nevű hajót. Az 1937-ben épült vízi jármű most a Stockholm Transport kompjaként ingázókat szállít.

Szöveg: Scania Fotó: Scania

„Nagyon felbuzdultunk a tapasztalatokon” – mondta Fredrik Liw, a Blidösundsbolaget műszaki menedzsere. „Még sok fejlesztési és tesztelési munka áll előttünk, de akár 47 százalékkal is csökkenteni tudtuk a szén-dioxid-kibocsátást.”

A svéd fővárosban az ingázók körülbelül hatvan százaléka közösségi közlekedést vesz igénybe, a Stockholm Transport közlekedési vállalat pedig büszke arra, hogy busz- és vonatflottája teljesen fosszilis energiaforrásoktól mentesen üzemel.

Nemrég a közlekedési hatóság elkezdte nagyobb mértékben használni a város vízi útvonalait, rövidebb és gyorsabb utazásokat biztosítva. 2021-re az összes regionális közösségi közlekedési hajót fosszilis energiaforrástól mentes üzemanyagokkal működtetik majd. A Rex hibriddé alakítása fontos lépés ebben a fejlődési folyamatban.

„Amikor a Scania megkeresett bennünket, én már akkor gondoltam, hogy a Rex alkalmas a hibrid elektromos hajtásláncra, mivel nagyon energiahatékony” – mondta Fredrik Liw.

Az M/S Rex minden nap egy 75 perces útvonalon üzemel a Mälaren-tavon Stockholm városközpontja és Ekerö szigete között – amely két UNESCO világörökségi helyszínről is ismert, köztük a Drottningholm palotáról, a svéd királyi család otthonáról.

A hajó akár 150 embert is szállíthat, hajtásáról pedig egy 13 literes Scania dízelmotor gondoskodik, amely megfelel a nemzetközi IMO Tier 3 károsanyag-kibocsátási szabványnak. Ezt egy villanymotor egészíti ki, ezáltal a hajó csendesen tudja megközelíteni a kikötőhelyeket. Teljes hajtási teljesítménye 240 kilowatt folyamatosan vagy 290 kilowatt rövid ideig, utazási sebességnél pedig körülbelül 100 kilowatt teljesítményre van szükség a hajó hajtásához. Ez kétórányi működést biztosít tisztán elektromos üzemmódban.

„Ez úttörő lehet” – mondta Mattias Rosengren, a Scania motorgyártó részlegének főmérnöke. „Autóipari technikát ültetünk át a hajózás világába, ahogyan a dízelmotorokkal is tettük. A hajó hajtáslánca ugyanazokat a részegységeket tartalmazza, mint a Scania hibrid és teljesen elektromos járművei.” ●



ELHALASZTJÁK A SCANIA CO₂NTROL CUP 2020 VERSENY KEZDÉSÉT



Tekintse meg Lehoczki Attilának, a 2018-as verseny győztesének videóját:
<https://bit.ly/2XgYWeT>

Szöveg: Scania Fotó: Scania

Mivel a koronavírus-világjárvány az élet minden területére begyűrűzött, ezért a Scania Hungária Kft. nem akarja, hogy hátrányba kerüljenek azok a járművezetők, akik az átmeneti helyzet ideje alatt nem tudják teljes mértékben elvégezni a munkájukat. A cég vezetése úgy döntött, hogy módosítja a verseny kezdési időpontját, ugyanakkor ez meghosszabbítja a regisztrációs időszakot is. Még mindig lehet jelentkezni a népszerű járművezetői versenyre, és megküzdeni a legjobbaknak járó díjért.

A koronavírus-járvány a világot és mindannyiunkat is érinti. Annak érdekében, hogy megakadályozzuk, hogy az egész ellátórendszer összeomoljon, valamint az áruk és az emberek mozgásban maradjanak, sok járművezető továbbra is önzetlenül dolgozik. Mindemellett őket is sok olyan hatás éri – akár a szállítványozási útvonal hirtelen megváltozása, akár a hosszú országhatár-átlépés vagy a termelési egységek bezárása, és az azokat érintő fuvar kiesése –, vagy korlátozás vonatkozik rájuk, amelyeket kötelesek betartani.

Annak érdekében, hogy minden versenyző előtt nyitva álljon a lehetőség, a Scania úgy határozott, hogy elhalasztja a SCANIA CO₂NTROL CUP 2020 verseny kezdetét.

Amikor a koronavírus-járvány véget ér és a karanténra, valamint az egyéb korlátozásokra vonatkozó szabályok megszűnnek, a verseny kezdődatumát időben, előre bejelentik.

A verseny jellege lehetővé teszi, hogy senki ne aggódjon az egészségi állapota vagy aktuális helyzete miatt. A vezetési teljesítményt közvetlenül a Flotta Menedzsment Rendszerből kinyert adatok alapján kiértékelik, így a

járművezetőnek nem kell mást tennie, mint a napi munkáját elvégeznie, és a szokott módon, a lehető legjobb teljesítményt nyújtva vezetnie, hogy jobb legyen, mint mások.

A megmérettetés három hónapja során számos adatot kiértékelnek: a Scania Driver Support adatait, a szállítási teljesítményt, az alapjáratot, az üzemanyag-fogyasztást és így tovább. A SCANIA CO₂NTROL CUP 2020 objektív lebonyolításának biztosítása érdekében minden regisztrált járműnek havonta legalább ötezer kilométert kell megtennie.

Minden hónapban kihirdetik a legsikeresebb pilótát, aki 150 euró értékű Scania Truck Gear vásárlási utalvánnyal gazdagodik majd. A teljes versenyidőszak első harminc legjobbja meghívást kap a kötetlen hangvételű záróeseményre, illetve az abszolút első három helyezett várakozással tekinthet a svédországi Scania-gyárba tett látogatás elé és az azzal egybekötött utazásra.

2018-ban a SCANIA CO₂NTROL CUP versenyen hazánkban 880 járművezető vett részt.

A versenyről további információ és a jelentkezési lap megtalálható a www.scaniacontrolcup.hu oldalon. ●



NEMZETKÖZI V8-AS NAP: ÖREGEK ÉS ÚJAK TALÁLKOZÓJA

[Szöveg: Scania. Fotó: Scania]

Március tizedike a Nemzetközi V8-as Nap, amikor világszerte a V8-as motorokat ünneplik. Ez egy tökéletes nap ellátogatni a Charles Russell Transport fuvarozóvállalkozáshoz az Anglia délnyugati részén található Cheltenham városába.

Példaértékű, ahogyan a Charles Russell Transport cégnél a múlt, a jelen és a jövő találkozik. A napjaink nehéz fuvarfeladatait teljesítő, 35 Scania tehergépkocsit (amelyek közül 20 jármű V8-as) számláló flottája mellett ugyanis egy veterán V8-asokból álló páratlan gyűjteményt is fenntart. A vállalkozás és a kiállítói területe egyaránt növekszik.

A Charles Russell Transport délnyugat-angliai Cheltenham városában található telephelyének kapuján belépve az ember elsőre azt hiheti, hogy egy farmra érkezett.



Azonban ennek a fuvarozóvállalkozásnak a festői szépségű vidéki bázisa egy lenyűgöző Scania V8-as gyűjteménynek ad otthont: a kiállítás minden valaha gyártott típust felsorakoztat egy egyre zsúfoltabb helyen.

A cég Scania V8-as múzeumának legújabb tagja egy 1986-os R142, amelyet alkatrészeire szétzedtek. Most arra vár, hogy a fülkét felszereljék, majd felújítják és lefényezik, hogy visszanyerje eredeti állapotát, akár csak az összes többi tehergépkocsi a gyűjteményben.

A veterán teherautók rajongójának és a cég alapítójának, Charles Russell úrnak megvan a saját kedvence: az 1972-es 140 Super. „A típus ikonikus jellege miatt” – mondta.

Veterán járművek felújítása

Charles Russell már nem vesz részt napi szinten az 1969-ben alapított cég irányításában, azonban még mindig nagy örömet leli abban, hogy szeretettel restaurálja a veterán járműveit, illetve a lehető legtöbbet saját maga foglalkozik egy-egy projekttel. Ám továbbra is az üzletember fejével gondolkodik, ezért

mindig igyekszik minimalizálni a felújítás költségét. A legújabb R142-es projektjéhez vett egy hasonló V8-as modellt alkatrészdonornak, majd eladta a fülkét drágábban, mint amennyibe az egész jármű került.

„Veterán-teherautó-kiállításokon szoktam bemutatni a járműveimet, néhányat pedig a Scania nevében szoktam kiállítani Nagy-Britanniában” – mondta.

Charles Russell érdeklődése a V8-asokkal és a Scaniával kapcsolatos mindenféle dolog gyűjtése iránt az 1980-as években kezdődött, akkor még visszafogott módon, posztterekkel és emléktárgyakkal. De kétségkívül a motorok imádata lobbantotta lángra a szenvedélyét: „Szerintem a Scania V8-as a valaha gyártott legjobb dízelmotor.”

Veterán Scania V8-asok gyűjteménye

Ahogy maga a vállalkozás, úgy a V8-as gyűjtemény is elkezdte kinőni a cég jelenlegi telephelyét, ezért jelentős beruházást hajtanak végre, hogy támogassák a terjeszkedést a következő generáció számára. Az egyik oka a cég túlélésének, sőt, fejlődésének az, hogy



➤ Hosszú távon kevesebbe kerülnek – ezt írta fel Charles Russell a fülke hátfalára



Charles Russell szenvedélyét a veterán tehergépkocsik gyűjtése iránt a Scania V8-as motorok szere-
tete lobbantotta lángra

szakértői szemlélettel állnak a fuvarozáshoz. Feladataik nyolcvan százalékát ipari gépek szállítása adja, míg a maradékot túlméretes, túlsúlyos és különleges rakományok, például nagy szobrok, hajók és légi járművek fuvarozása teszi ki.

Charles Russell gazdálkodó családból származik, így kezdetben élőállatot szállított a helyi piacokra. Ahogy a vállalkozás

nőtt, ipari gépek fuvarozása felé mozdult el, amikor beszerezte első rakodódarú tehergépkocsiját, amellyel az ügyfelek gyárainak telephelyén is tudott fel-, illetve lerakodni. Ahogy a vállalkozásnak ez a része nőtt, 1980-ban Charles Russell elkezdett ipari gépeket szállítani Európa különböző pontjaira. „Akkor döntöttem úgy, hogy egy további szolgáltatást is kínáljak az ügyfeleknek:

gépeik üzembe állítását. Így a teljes körű csomagunknak köszönhetően csak egy céggel kellett üzletet kötniük.”

Mindent egy kézből a fuvarozástól az üzembe helyezésig

A mindent egy kézből koncepció azóta a vállalkozás alapkövévé vált. Felmérik az ügyfelek igényeit, majd leszervezik a szükséges személyzetet és eszközöket, így a teljes munkát elvégzik alvállalkozók bevonása nélkül. Megbízásaik között bármi szerepelhet egyetlen gép leszállításától és üzembe állításától egy teljes gyár átköltöztetéséig.

Charles Russell fia, Ben, aki operatív igazgatóként dolgozik, így nyilatkozott: „Egy személyre szabott, túlméretes és túlsúlyos szállításokra, illetve gépek fuvarozására tervezett informatikai rendszert használunk. Az ügyfelek igényei egyre magasabb szintűek, a határidők pedig egyre rövidebbek, ezért gyorsan kell reagálnunk.” Valóban, a cég naponta 20-30 munkát hajt végre, ezért kulcsfontosságú, hogy a tehergépkocsik az idő lehető legnagyobb részében teljes terheléssel közlekedjenek.

Minőségi ügyfélszolgálat

Az ügyfelek gondos kiszolgálása a vállalkozás egyik erőssége. Amikor az első nagy ügyfelének a tenderén indult (akit a mai napig meg tudott tartani), Charles Russell azt mondta: „Ha nem teljesítünk megfelelően, akkor nem kell kifizetni a munkát.” Az ügyfélnek még sohasem volt semmilyen oka panaszra.

A minőségi ügyfélszolgálat a Charles Russell Transport és a Scania közös jellemzője, ezáltal jól illenek egymáshoz. Charles Russell 1983-ban szerezte be a cég első Scania 141-esét. „Három évig használtam, majd drágábban adtam el, mint amennyibe került” – mondta. „Fiatal üzletemberként úgy gondoltam, hogy ez nagy üzlet volt. Akkor a teherautóik megbízhatósága, mindennapos üzemeltetési költségei és értéktartása miatt tértem át a Scaniára.”

35 Scania tehergépkocsiból álló flotta üzemeltetése

Ma a cég egy 35 Scania tehergépkocsiból álló flottát üzemeltet, amelyek közül 20 jármű V8-as, a 2019-ben átvett új generációs eszközökkel együtt. Ezzel a beszerzéssel párhuzamosan a Charles Russell Transport továbbképzést biztosít munkatársainak az új tehergépkocsik új műszaki megoldásairól és funkcióiról. A cég egy saját gyakornoki programot is fenntart, hogy felkészítse a következő generációt a vállalkozás támogatására.

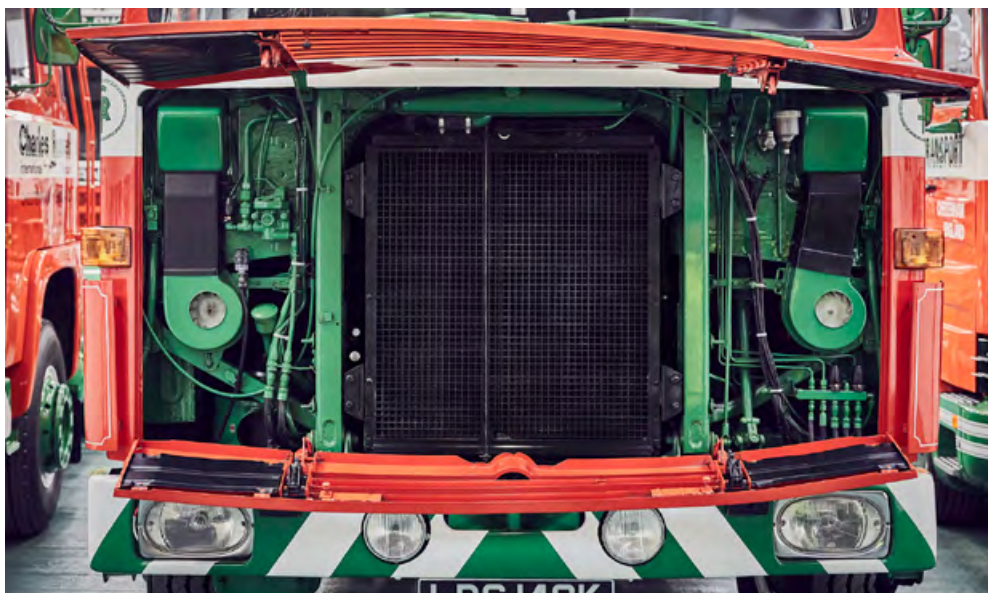


Míg a cég megbízásainak legnagyobb részét ipari gépek szállítása adja, a művészetek világának kiszolgálása bizonyára a legkellemesebb és legigényesebb tevékenységük. A nagyméretű szobrok terén a legelismertebb nevekkel dolgoznak együtt, habár nagyon diszkréten kezelik az ügyfélkörüket. A Charles Russell Transport a legkülönfélébb helyszíneken részt vett már ilyen műalkotások felállításában New Yorktól Hong Kongon és Mexikón át Párizsig.

Hatalmas szobrok Dohába

Ez idáig a cég egyik legnagyobb kihívást jelentő művészeti projektjének keretében több hatalmas bronzszobrot kellett elszállítaniuk az Egyesült Királyság egyik öntödéből Katar fővárosába, Dohába. A szobrok egyenként akár 29 tonnát, együttesen pedig több mint kétszáz tonnát nyomtak. Magasságuk öt és tizenöt méter között változott, szélességük elérte a hét métert. A három évig tartó projekt során a Charles Russell Transport szolgáltatásainak teljes kínálatát igénybe vették, beleértve a szobrok felállítását a Sidra orvosi és kutatóközpontnál Doha városában. ●

« Charles Russell a mai napig szívvel-lélekkel dolgozik a veterán teherautók felújításán



« A különleges gyűjteményben minden jármű teljes mértékben restaurált



« A magánmúzeumban minden tehergépkocsi tökéletesen üzemképes



Balaton Transped Kft.
 Balatonfüred

Értékesítő:
 Csík Gábor



Bábolna Sped Kft.
 Bábolna

Értékesítő:
 Sári György



Bogos-Trans Kft.
 Bonyhád

Értékesítő:
 Kokovai Árpád



Dána Trans Team Kft.
 Sósút

Értékesítő:
 Kiss Sándor



Delacar-Feed Kft.
 Hidas

Értékesítő:
 Bajnóczi Róbert



Door & Door Trans Kft.
 Dunaföldvár

Értékesítő:
 Németh Béla



Dunacamion Kft.
 Budapest

Értékesítő:
 Kiss Sándor



Fülöp és Társa Kft.
 Törökszentmiklós

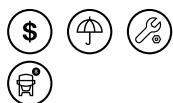
Értékesítő:
 Fitna Tihamér





Finessa Kft.
 Halásztelek

Értékesítő:
 Sipos Tamás



Full-Trans 95. Kft.
 Budaörs

Értékesítő:
 Kiss Sándor



Hélios Trans Kft.
 Iváncsa

Értékesítő:
 Németh Béla



HOP! Hungária Logisztikai Kft.
 Gyál

Értékesítő:
 Fitna Tihamér



Interoil Trans Kft.
 Cegléd

Értékesítő:
 Fitna Tihamér



KD-Sped Kft.
 Tápszentmiklós

Értékesítő:
 Sári György



KZ Invest Kft.
 Hajdúdorog

Értékesítő:
 Horváth László



Molnár-Hegyi Trans Kft.
 Gyömrő

Értékesítő:
 Fitna Tihamér





Németh László
 egyéni vállalkozó
 Kunszentmiklós

Értékesítő:
 Fitna Tihamér



Octopus-M Kft.
 Hajdúböszörmény

Értékesítő:
 Horváth László



Ozirisz Logisztik Kft.,
 Budapest

Értékesítő:
 Sipos Tamás



Pacs és Társa Kft.
 Andocs

Értékesítő:
 Bajnóczi Róbert



Polgár József
 egyéni vállalkozó
 Komádi

Értékesítő:
 Horváth László



Prókai Transport Kft.,
 Sajóbábony

Értékesítő:
 Horváth László



**Puhi-Tárnok Út-
 és Hidépítő Kft.**
 Tárnok

Értékesítő:
 Kiss Sándor



Q & Q 2000
 Fuvarozó és
 Szolgáltató Kft.
 Petőháza

Értékesítő:
 Sári György





Sinful Kft.

📍 Vác

Értékesítő:

Fitna Tihamér



Soproni Vízmu Zrt.

📍 Fertőd

Értékesítő:

Sári György



Szalai Fafeldolgozó és Kereskedelmi Kft.

📍 Zalaegerszeg

Értékesítő:

Bajnóczi Róbert



Trans-Injekt Kft.

📍 Marcali

Értékesítő:

Bajnóczi Róbert



Tranzit Ker Zrt.

📍 Debrecen

Értékesítő:

Horváth László



Vörös József egyéni vállalkozó

📍 Segesd

Értékesítő:

Bajnóczi Róbert



Scania szolgáltatások



Scania finanszírozás



Scania biztosítás



Szervizszolgáltatások



Hálózatba kapcsolhatósági szolgáltatások



Alternatív üzemanyagok



Teherbírási



Pótkocsi-szervizelés



Járműértékesítés



MINDEN ELŐKÉSZÍTVE A HIDROGÉNNEK

Nemrég a Scania és az ASKO, Norvégia legnagyobb élelmiszer-nagykereskedelmi vállalata, ünnepélyesen üzembe állított négy hidrogéngázzal üzemelő, elektromos hajtás-láncú tehergépkocsit, valamint az ASKO átadta a hidrogéngáztöltő állomását Trondheim városában.

„A hidrogéngáz egy érdekes lehetőség a villamosított hosszú távú fuvarozáshoz” – mondta Karin Rådström, a Scania értékesítési és marketingvezetője. „Szeretném kifejezni az

elismerésem az ASKO vállalatnak is, amiért ilyen korai és jelentős lépéseket tesz a megújuló forrásokból származó hidrogénnel való ellátás és a töltőinfrastruktúra biztosításáért. Ez a vállalat valóban tesz azért, hogy felgyorsítsa az áttérést a fenntartható közlekedésre.”

Az ASKO egy olyan kísérleti projektben is részt vesz, amelynek keretében két akkumulátoros elektromos hajtású Scania elosztó tehergépkocsit üzemeltet a vállalat Norvégiában, Oslo városában.



A Scania által támogatott, teljesen elektromos versenyautó a 612 lóerő/450 kilowatt legnagyobb teljesítményével kevesebb mint 3 másodperc alatt gyorsul 0-ról 100 kilométer/óra sebességre. Legnagyobb sebessége közel 300 kilométer/óra.

Elektromos versenyautóban tesztelik az akkumulátorokat

Az Elektromostúraautó-bajnokság (Electric Touring Car Racing - ETCR) nevű világméretű sorozat 2020-ban lép majd pályára és a Power Racing i Dalarna csapat reméli, hogy elektromos autója, a PWR001 a leggyorsabbak között lesz. A PWR csapat együttműködik a Scania mérnökeivel, hogy a legerősebb és legtartósabb akkumulátorokat állítsák elő a versenyre.

„Reméljük, hogy gyarapíthatjuk a tudásunkat az akkumulátorok kapacitásáról, mivel az elektromos versenyautó bizonyára jobban feszegeti majd a határokat, mint mi a teherautóinkban” – magyarázta Michael Vallinder, aki a Scania egyik rangidős mérnökeként a PWR fejlesztőcsapatával együtt azon dolgozik, hogy fokozza a teljesítményt és az akkumulátorok jellemzőit az optimális hajtási hatékonyság érdekében.

“A gáztól a HVO-ig, a biodízelről a bioetanolig a Scania lehetővé teszi, hogy minden egyes ügyfele azt a megoldást választhassa, amely segít neki fenntarthatóbbá tenni a nehézsúlyú áruszállítást.”

Ezt nyilatkozta a Vado e Torno olasz szaklap ügyvezető igazgatója, Maurizio Cervetto arról, hogy miért a Scania L 320 hybrid tehergépkocsit tüntették ki az Év Fenntartható Tehergépkocsija díjjal az elosztójárművek kategóriájában.



BIOÜZEMANYAGGAL HAJTOTT BUSZOK ABIDJAN VÁROSÁNAK

Megállapodást írt alá a Scania Elefánt-csontpart közlekedési minisztériumával és a SOTRA-val, Abidjan városának közlekedési vállalatával 450 autóbusz leszállításáról.

„Ezzel a megállapodással a Scania tovább erősíti pozícióját Nyugat-Afrikában, mint a városi közlekedés számára fenntartható megoldásokat biztosító vállalat” – mondta Anna Carmo e Silva, a Scania városi és távolsági autóbuszokkal foglalkozó üzletágának vezetője.

A megállapodás a buszgarázsok fejlesztését és a járművezetőket, illetve a szerelők szakmai továbbképzését is magában foglalja, valamint egy megvalósíthatósági tanulmány is a része, hogy megvizsgálja bioüzemanyagok helyi előállításának lehetőségeit a kakaó-, a gumi- és a banántermesztés mezőgazdasági hulladékából.



Södertälje, Svédország, 1943. március 4., 10:35

HELYÉRE KERÜL A SCANIA-VABIS LOGÓJA



Helyszín: Södertälje, Svédország
Időpont: 1943. március 4., 10:35
Feladat: felszerelni a Scania-Vabis logóját