

SCANIA MAGYARORSZÁG



JOURNEY

FENNTARTHATÓ SZÁLLÍTÁSI MEGOLDÁSOK

LOGALAMBOS
GISTIC Kft.

- Ganz Europa ✓
- Express Versand ✓
- 1,2 - 24 to ✓
- 11 - 114 m³ ✓
- Logistik ✓
- Management ✓

GALAMBOS
TRANS Kft.
INTERNATIONALER TRANSPORT

www.galambosstrans.hu

KORSZAKVÁLTÁS

Tíz új Scania tehergépjárművet szerzett be a Galambos-Trans Kft.

”

„Éreztem, hogy egy méltó helyre kell kerülnünk, ami sok munka eredményeként mostanra valósult meg. A remény nem meghalt, hanem beteljesült.”

– Vass András,
a Scania Hungária Kft.
régió igazgatója



TARTALOMJEGYZÉK



Főszervező: 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.

További cikkek

Matushka szelleme	13
Erőfölényben - Scania 770S	29
Beruházás a jövőbe	34
Zdeněk Petrás – hazajött	43

KORSZAKVÁLTÁS

Tíz új Scania tehergépjárművet szerzett be a Galambos-Trans Kft.





Több tekintetben is korszakváltáson megy keresztül az idén már harmincéves múltta visszatekintő Galambos-Trans Kft. Egyrészt a cég operatív irányítását nemrég átvette a következő generáció Galambos Mátyás személyében, másrészt a flottában eddig uralkodó két márkát megkezdte leváltani az új belépőnek számító Scania.

Harminc évvel ezelőtt a jelenlegi tulajdonosok, Galambos Balázs és Galambos Tamás édesapja egyetlen teherautóval indította útjára a ma már kiterjedt, széles profilú cégcsoportként működő családi vállalkozást. Az 1990-es években még csak 3,5, illetve 7,5 tonnás tehergépjárművekből állt a flotta, majd 2004-ben jelentek meg az első 12 tonnás modellek is a járműparkban. Időközben elkészült a cég első logisztikai bázisa, majd 2013-tól már cserefelépítményes, tandempótkocsis szerelvények is bekerültek az akkor már összesen hatvan járművet számláló flottába.

Ma három ágból tevődik össze a 74 főt foglalkoztató Galambos Trans Kft. fuvarozási tevékenysége. Az első a belföldi fuvarozás főként gyárak kiszolgálására, sok esetben a nap 24 órájában dolgozó járművekkal, amit egy 26 ezer négyzetméteres logisztikai központ is támogat. A második a nemzetközi, „négykezes” expressz fuvarozás, amelyet felépítményezett, szülő teherautókkal látnak el. A harmadik pedig a döntően nyerges szerelvényekkel végzett nemzetközi fuvarozás. Ez utóbbi tovább bontható

a környező országok viszonylatában folytatott rövid távú fuvarozásra, amelynél a járművezetők minden éjszakát otthon tölthetnek, valamint a klasszikus hosszú távú, nyugat-európai feladatokra. A cégvezetés azt a stratégiát követi, hogy a most beszerzett Scania járművek az első négy évben hosszú távú feladatokat végeznek, utána négy évig rövid távú nemzetközi viszonylatokon dolgoznak, nyolcéves koruk után pedig belföldön teljesítenek majd szolgálatot.

Jelenleg ötven ponyvás jármű alkotja a Galambos Trans Kft. flottáját, hét 7,5, illetve 3,5 tonnás teherautó, tíz 7,5 tonna feletti össztömegű tehergépkocsi, huszonöt nyerges szerelvény, valamint nyolc tandempótkocsis szerelvény. Ezek között pedig idén május óta négy Scania R 500 nyerges vontató és hat Scania R 320 típusú, 18 tonnás, felépítményezett teherautó díszel.

Körültekintő döntés

„Amióta az ifjú generáció, azaz Galambos Mátyás belépett a cég életébe, több területen is új utakat kezdtünk járni. Például ennek eredményeként került harminc év után egy számunkra új márka, a Scania a flottába. Mi pedig büszkék vagyunk erre a generációváltásra” – kezdte a Galambos testvérpár.

„Elsősorban a meggyőző műszaki megoldások és szervizhálózat miatt esett a választásunk a griffes márkára” – vette át a szót Galambos Mátyás. *„Szervizvezetőnk lehetőséget kapott, hogy egy napot eltölthessen a Scania Hungária Kft. nagykanizsai szervizében. Ennek során mélyebben megismerhette a járművek azon műszaki sajátosságait is, amelyeknek a megbízhatóságuk köszönhető. Továbbá az is*

bizalmat ébresztett benne, hogy a műhelyben kizárólag eredeti csomagolású gyári alkatrészekkel találkozott. A Scania teherautók üzemanyag-fogyasztásáról és megbízhatóságáról pedig jó híreket hallottunk más fuvarozóktól” – folytatta az operatív vezető.

„Mindemellett kaptunk egy kedvező ajánlatot, amely hatvan hónapra, illetve hatszáz ezer kilométerre szóló teljes körű javítási és karbantartási szerződést, valamint műszaki mentést is magában foglalt. A márka profi színvonalú nemzetközi segélyszolgálatát szintén sokat nyomott a latban, hiszen számunkra kulcsfontosságú a járművek folyamatos rendelkezésre állása. Természetesen a gépjárművezetők véleményét is kikértük döntésünk meghozatalához, akik lelkesen ültek át a Scania járművekbe. Ez a választásunk tehát a sofőrállományunkra is jó hatással van” – magyarázta Galambos Máttyás.

Messzemenően takarékosak és kényelmesekek

„Az első hónapok és a járművenként eddig megtett néhány tízezer kilométer tapasztalatai alapján a Scania termékei és szolgáltatásai minden szempontból megfelelnek a várakozásainknak. Műszaki probléma még nem fordult elő, az átlagos üzemanyag-fogyasztás pedig közel húsz százalékkal kedvezőbb a többi tehergépkocsin képest. Járművezető munkatársaink elégedettek a motorok és a retarder teljesítményével, valamint kifejezetten szeretik az Opticruise automatizált váltó működését. Továbbá dicsérik





a belső tér ergonomikus és logikus kialakítását, igényes anyagait, kiváló rakodórekeszeit, valamint a személyautókat is túlszárnyaló kényelmét. Nem titok, hogy ezzel a beszerzésünkkel igyekeztünk a gépkocsivezetők kedvében járni, ezért gazdag biztonsági és kényelmi felszereltséggel rendeltük meg az új eszközeinket. Többek között teljesen LED-es világítással, gyári navigációs rendszerrel, integrált álló helyzeti légkondicionálóval, prémiumszintű vezetőüléssel, a domborzathoz előrelátón igazodó hajtásláncvezérléssel és adaptív sebességtartó rendszerrel is segítik a munkavégzést. Fontos hozzátenni, hogy az R 320-as modelleket ugyanazzal a felszereltségi szinttel rendeltük, mint az R 500-asokat” – mondta Galambos Mátyás.

Kiváló háttértámogatás

„Ezenkívül a munkatársaink átfogó járművezető-képzést is kaptak a Scania Hungária Kft. oktatójától. A Scania Flotta-menedzsment nagyon hasznos heti jelentéseinek áttekintésével pedig jól nyomon követhetjük a teljesítményüket, ami jelenleg 82 és 94 százalék közé esik. A szervízhálózatot viszont még nincs különösebb tapasztalatunk. Csupán annyi, hogy járműveink az első olajcserén már átestek a nagykanizsai márkaszervízben, és ennek során minden flottul ment. Mindezek alapján az a célunk, hogy hosszú távú együttműködést alakítsunk ki a Scania márkával” – zárta a szót elégedetten a Galambos Trans Kft. operatív vezetője.



Az első hónapok tapasztalatai alapján a Scania termékei és szolgáltatásai minden szempontból megfelelnek a várakozásainknak. Az átlagos üzemanyag-fogyasztás közel húsz százalékkal kedvezőbb a többi tehergépkocsinkéhoz képest.

Galambos Mátyás, a Galambos-Trans Kft. operatív vezetője



ÜGYFELÜNK

TERMÉKENY KAPCSOLAT

MÁR KILENC SCANIA R 450
SZOLGÁL A KELET AGRO
LOGISTIC KFT. FLOTTÁJÁBAN

Gyors fejlődésen ment keresztül a Kelet Agro Logistic Kft. az elmúlt három évben. Ennek részeként először csak egy-egy Scania R 450 nyerges vontató került a flottába, majd a kedvező tapasztalatok eredményeként idén már hét ilyen modellt szerzett be a nagykállói vállalkozás.

Soós Péter, a Kelet Agro Logistic Kft. ügyvezető igazgatója korábban egy nagy cégcsoportnál fuvarszervezőként majd logisztikai vezetőként dolgozva szerzett jelentős szakmai tapasztalatot, amelyre alapozva 2017-ben elindította saját vállalkozását. Immár 42 főt foglalkoztató cége elsősorban ömlesztett mezőgazdasági áruk fuvarozásával, illetve fuvarszervezéssel foglalkozik, nemrég felépített telephelyén pedig egy saját, öt kocsállásos szervizt és műszaki vizsgáztató bázist üzemeltet. Járműparkjában már huszonnégy nyerges szerelvény dolgozik, ezek közül egy billenős, míg a többi mozgópadlós, önkihordós félpótkocsival. Utóbbiak raklapos árut is szállíthatnak, ami segíti az eszközök kihasználtságának javítását. A nyerges vontatók közül már kilenc griffes emblémával fut.

Szinte minden és mindenki a Scania mellett szólt

„Korábbi munkáltatómnál jó tapasztalatokkal szolgáltak a Scania tehergépjárművek, ezenkívül egy másik fuvarozótól is sok jót hallottam erről a márkáról. Ezért 2019-ben és

2020-ban hároméves konstrukcióban finanszíroztattunk a Scania Finance jóvoltából egy-egy R 450 nyerges vontatót. Olyannyira beváltak ezek a járművek, hogy idén februárban munkába állítottunk hét további R 450-es nyerges vontatót... A döntést az is támogatta, hogy a gépkocsivezetőink kilencven százaléka szintén a Scania márkára szavazott, márpedig az ő véleményük sem elhanyagolható” – kezdte Soós Péter.

Minden szempontból megfelelnek

Egyik fél sem bánta meg az elhatározását. „A Scania nyerges vontatóink a flottánk többi járművénel száz kilométerenként átlagosan 1,5-2 literrel kevesebb üzemanyagot fogyasztanak. Megbízhatóságuk is kiváló, , vagyis megfelelő rendelkezésre állást biztosítanak. Ugyanakkor folyamatosan figyelik a Scania Járművezető-támogatás valós idejű kiértékelését a vezetési stílusuk hatékonyságáról. Persze az R-szériás fülkék kényelmével is elégedettek. A beszerzést megelőzően megkérdeztük a kollégáinktól, hogy milyen fel-





szereléseket szeretnének. Ennek eredményeként rendeltük többek között LED fényszórókkal, prémium (szellőztetési funkcióval bíró) vezetőülésekkel, napfénytetővel, gyári navigációs rendszerrel, integrált álló helyzeti légkondicionálóval a vontatókat” – fejtette ki az ügyvezető igazgató.

beszerzés, de továbbra is a Scania márkával tervezzük a járműpark fiatalítását és gyarapítását. Emellett szólnak az időközben az értékesítés és a szerviz terén kialakult jó kapcsolataink is” – jegyezte meg a Kelet Agro Logistic Kft. ügyvezető igazgatója.

Előnyös szolgáltatások

„Az idei hét vontatót a Scania Finance gyári háttérű finanszírozásával szereztük be, ez ugyanis más szereplőknél a kisebb önerő mellett nagyobb rugalmasságot is nyújtott. A járművekre pedig három évre, illetve 420 ezer kilométerre érvényes, teljes körű javítási és karbantartási szerződést is kötöttünk. Scania vontatóink a tiszaujvárosi márkaszervizt látogatják, amelynek rugalmasságával és kiszolgálási színvonalával egyaránt elégedettek vagyunk. Hamarosan a Scania Járművezető-képzés oktatásán is részt vesznek majd a munkatársaim. Fontosnak tartom ezt, hiszen akár egy-két literrel is csökkentheti az átlagfogyasztást. Hasonlóképpen hasznos a Scania Flottamenedzsment hetente küldött kiértékelése a járművezetők teljesítményéről” – magyarázta Soós Péter.

„Az elmúlt három évben jelentős fejlődésen ment keresztül a vállalkozásunk. Telephelyünk egy új épülettel, illetve szervizzel bővült, járműveink darabszáma pedig elérte a huszonnégyet. Ezért mostanában nem várható újabb





TISZTÁBB NYERESÉG CSEPPFOLYÓ- SÍTOTT BIOGÁZZAL ÜZEMELŐ TEHERGÉPJÁRMŰVEKKEL

Tíz cseppfolyósított gázzal üzemelő Scania G 410 tehergépjárművet szerzett be a Van Dijk holland fuvarozóvállalat az elmúlt két évben. Céljuk az egész flottát mentesíteni a fosszilis üzemanyagoktól és biztosítani a vállalkozás fenntartható jövőjét.

Európai uniós támogatással és a Scania Benelux piaci vállalattal, illetve a bioüzemanyagokat szolgáltató Rolande vállalattal együttműködve a cég két tehergépjárművel kezdte meg a cseppfolyósított biogázos technika üzemeltetői tesztelését.

„Az az jövőképem, hogy teljes mértékben szén-dioxid-kibocsátás nélkül működjünk” – mondta a cég igazgatója, John van Dijk. „Ehhez persze meg kell változtatnom a teherautóim teljes konfigurációját, beleértve a vontatmányokat is.”

Elég erős

John van Dijk eleinte kicsit kételkedett a 410 lóerőben, ugyanis ez túl kevésnek tűnt az 50 tonna összgördülőteget eredményező téglarakományokhoz, amelyeket gyakran szállít a vállalkozás. De céljától hajtva követte a Scania moduláris gondolkodásmódját, és közösen összeállítottak egy kellően erős konfigurációt.

Az eredmény egy 4x2-es nyerges vontató, amelynek legnagyobb megengedett össztömege 20 tonna. Korábbi háromtengelyes vontatójának az alvázán nem maradt elegendő hely a cseppfolyósított gázt tároló hengeres tartályok szá-

mára. Ehhez társítottak egy különleges kialakítású pótkocsit a fennmaradó 30 tonnához, így a szerelvény összesen öt légrugós tengelyt kapott. A tengelyek eltérő elhelyezése miatt X-kormányzás szükséges, amelynél az első és a leg-hátsó tengely egymással ellentétes irányban fordul, hogy a félpótkocsi jól kövesse a nyerges vontatót. Ennek alvázat pedig egy G-szériás hosszított nappali fülkével koronázták meg, amely kellően kompakt, ugyanakkor elfér benne egy fekhely.

Tisztább nyereség

Majdnem a teljes flottáját lecserélve dízelüzeműről gázos tehergépjárművekre John Van Dijk élen jár a fenntarthatóbb közlekedési rendszerre való átállásban. A cég új fuvarozási koncepciója környezetkímélőbben termel nyereséget azáltal, hogy az üzemanyag-felhasználás és az abroncskopás terén is csökkenti a költségeket.

„Azt kell mondanom, hogy elégedett vagyok mindezzel. Nagyratörő környezetvédelmi célokat tűztünk ki, és egyre közelebb kerülünk ezekhez” – összegezte Van Dijk úr.



LEHENGERLŐ VISSZATÉRÉS

Hat Scania P 280 tehergépkocsi dolgozik tavasz óta a Waberer's-Szemerey Logisztika Kft. flottájában.

Hosszú évek múltán ismét megjelent a Scania márka hazánk legnagyobb belföldi logisztikai szolgáltatója, a WSZL (Waberer's-Szemerey Logisztika Kft.) flottájában. Ezt a megváltozott beszerzési stratégia tette lehetővé, a kezdeti tapasztalatok alapján pedig minden téren kiváló döntésnek ítéli Barna Zsolt, a vállalat ügyvezető igazgatója.

Több mint fél éve hat hűtődobozos Scania P 280 tehergépkocsi rója hazánk útjait a nap 24 órájában az Aldi kiskereskedelmi áruházlánc színeiben. A fülkék dekorációja azonban rögtön elárulja, hogy ezek a korszerű és igényes járművek a legjelentősebb magyar belföldi logisztikai szereplő, a WSZL kötelékében dolgoznak.

Logisztikai óriás

A több mint 2500 főt foglalkoztató és tavaly már hatvan milliárd forint árbevételre elerő vállalat profiljában nagyjából fele-fele arányt tesz ki a raktárlogisztika és az elosztófuvarozás. Az utóbbi tevékenységéhez pedig hazánk legnagyobb belföldi fuvarozási flottája társul mintegy 650 nyerges szerelvényvel és 300 egyéb, az adott feladatra specializált, legfeljebb 20 tonna össztömegű tehergépkocsival. A WSZL ezzel az ütőképes járműparkkal a legjelentősebb hazai kiskereskedelmi áruházláncokat szolgálja ki, vagyis például a Tesco, az Auchan, a Lidl és az Aldi árukészletének kiszállításáról gondoskodik.

Új stratégia, új lehetőségek

„Valójában nem most kezdődött vállalatunk és a griffes márka kapcsolata. Ugyanis amikor 2005-ben a Transporta Kft.

beolvadt a Waberer's-csoportba, mintegy hetven Scania tehergépkocsi került a flottánkba. Ezekkel nagyon jó üzemeltetési tapasztalatokat szereztünk, továbbá a Scania teherautóknak a megbízói oldal és a járművezetők körében kivívott presztízsértéke is előnyös. Így egyrészt az ezt díjazó ügyfeleink érzik a kiemelt kezelést, másrészt pedig könnyebb bevonítani és megtartani a jó sofőröket. Ezért a későbbiekben is szerettünk volna ilyen járműveket beállítani az eszközparkunkba. Csakhogy akkoriban a vállalatunk a ritkább, de nagyobb volumenű beszerzéseket részesítette előnyben, és ebben nem sikerült közös nevezőre jutnunk a Scania Hungária Kft.-vel” – kezdte Barna Zsolt, a WSZL ügyvezető igazgatója.

„Tavaly azonban beszerzési stratégiát váltottunk, teret adva a kisebb darabszámú, ám különlegesebb kivitelű járműveknek, amelyekkel nagyobb hozzáadott értéket tudunk elérni a fuvarozásban. Ezzel pedig lehetőségünk nyílt Scania járművek forgalomba helyezésére. A tavaly lefolytatott beszerzési eljárást követően rendkívül gyorsan, már márciusban munkába állhatott a hat Scania P 280 típusú, hűtőfelépítménnyel ellátott tehergépkocsi” – tette hozzá Barna Zsolt.



Profi kiszolgálás

„Már ekkor éreztük, hogy jó döntést hoztunk, hiszen a Scania Hungária Kft.-től mindvégig profi támogatást kaptunk. Megfelelő segítséget nyújtottak a műszaki specifikálásban, majd folyamatosan jelentéseket kaptunk a gyártás előrehaladtáról, így a felépítményező is felkészülhetett a munkára. Nyugodtan állíthatom, hogy ilyen gyorsan még nem sikerült hűtős járműveket forgalomba helyezni. A Scania Finance jóvoltából a gyári háttérű finanszírozás jelentette nyugalommal üzemeltethetjük járműveinket. Mivel ezek a járművek a nap 24 órájában, három műszakban dolgoznak hétfőtől szombatig, szintén nagy előny, hogy a Scania gyorsan és pontosan dolgozó biatorbágyi márkaszervize az ottani telephelyünk szomszédságában található. Ez is elengedhetetlen a 97 százalékos rendelkezésre állás biztosításához. A Scania Járművezetőképzés pedig kifejezetten hasznosnak bizonyult, hiszen a típusra jellemző sajátosságok mellett a biztonsági rendszerek helyes használatát is megtanították a munkatársainknak” – magyarázta az ügyvezető igazgató.



A Scania P 280 tehergépkocsikra az Aldi elvárásainak megfelelően olyan különleges, hőszigetelt dobozos felépítmények kerültek, amelyek egyszerre alkalmasak száraz-, hűtött és fagyasztott áruk szállítására.

Önmagukért beszélő termékek

„Persze nemcsak a szolgáltatásaival vívta ki a Scania az elégedettségünket, hanem magukkal a járművekkel is. Először is az egyik legjobb üzemanyag-fogyasztást nyújtják a flottánkban, ami már önmagában is komoly szempont. Másrészt kifejezetten vezetőbarát a fülkájük kialakítása, így kiválóan támogatják kollégáink mindennapos munkáját. Könnyű felmászni a fülkájükbe, nagyszerű kilátást biztosítanak, rendkívül csendesek és jól elhelyezhető minden szükséges eszköz és személyes tárgy a tárolórekeszeikben. Mivel sok esetben „négykezes” járatban, illetve rakodó kíséretével közlekednek ezek a teherautók, a jobb oldalra is komfortüléseket rendeltünk az egyébként is viszonylag gazdag felszereltségű modellekbe. Mindezek hatására járművezető munkatársaink is könnyen megszerették az új Scania gépkocsikat” – zárta a szót elégedetten Barna Zsolt.

”

Először is az egyik legjobb üzemanyag-fogyasztást nyújtják a flottánkban, ami már önmagában komoly szempont. Másrészt kifejezetten vezetőbarát a fülkájük kialakítása, így kiválóan támogatják kollégáink mindennapos munkáját.

Barna Zsolt, a WSZL ügyvezető igazgatója



MATUSHKA SZELLEME

A NÉGY V8-AS MOTORRAL HAJTOTT
KATAMARÁN A LEGJOBB BÁLNAMEGFIGYELŐ
HAJÓUTAKHOZ ALASZKÁBAN



A Spirit of Matushka („Matushka szelleme”) egy vadonatúj, egyedi építésű, 87 láb (26,5 méter) hosszú, nagy sebességű katamarán hajó. A jármű kényelmesen kivihet 150 természetrajongó turistát a tengerre 28 csomós sebességgel, csodás kilátással az alaszakai gleccsekre és a tengeri élővilágra. Négy Scania V8-as motorjával ez a leggyorsabb, ugyanakkor a leginkább üzemanyag-hatékony hajó a Major Marine Tours flottájában.

A Scania USA értékesítési vezetője, Al Alcalá így nyilatkozott a Scania Quad Power megoldásról: „A hajóikhoz nagyobb teljesítményt igénylő ügyfelekkel és hajóépítőkkel közösen fejlesztettük ki ezt az elképzelést. A Scania motorok kompakt kialakítása lehetővé teszi, hogy a katamaránokban négy eltolt elrendezésű erőforrást alkalmazzanak két nagyobb és nehezebb motor helyett. Ez a négymotoros konfiguráció üzemanyagot takarít meg azért, hogy alapjáraton csak két erőforrást használ, és nagyobb üzembiztonságot nyújt egy motor hibája esetén.”

Találó névválasztás

A matuska orosz szó anyát, mamát jelent; a hajó neve pedig egy szeretett 45 éves orka anyaállat előtt tiszteleg, amely az egész szezonban rendszeresen megjelenik a Kenai Fjords Nemzeti Parkban. Angolos átírású, Matushka formájában egyébként egy sziget neve is az Alaszkai Tengeri Nemzeti Vadrezervátum területén.

A Major Marine Tours egyik munkatársa, Nicole kapitány is részt vett a névválasztásban: „Rémisztő feladat egy új hajó nevét kitalálni. Szerettük volna megtisztelni a hajónak otthont adó területet, és úgy éreztük, hogy a Spirit of Matushka név kiválóan megfelel erre.”

Felülmúlja a várakozásokat

A hajó megalkotása során kiemelt fontosságúnak számított az üzemanyag-takarékosság. Az átfogó szemléletű tervezésnek, illetve felépítésnek köszönhetően a tengeri mérföldenkénti üzemanyag-fogyasztása közel állandó a 20 és 30 csomó közötti utazási sebességtartományban. Az üzemanyag-takarékosság mellett a hajó minden utasnak kiváló kényelmet nyújt a lágy viselkedésével, ugyanis a hajótest párnahatást biztosít, amikor hullámokkal találkozik.

„Az All American Marine hajógyár segített nekünk meghatározni a céljainkat és megtervezni az ezeket teljesítő hajót, majd leszállította a járművet” – mondta Colby Lawrence, a Major Marine Tours alelnöke. „Valójában túlteljesítették az ígéreteiket. Ez az új hajó gyökeres változást hoz a Major Marine Tours vállalatnak és az ügyfeleinknek.”

Innovatív technika partneri együttműködésben

Ennek a korszerű tengeri hajónak a megalkotása egy megbízható partneri kapcsolaton alapult, ez egy igazi, földrészen átívelő együttműködés eredménye. Összekapcsolta a katamarán hajótest tekintetében az amerikai All American Marine hajógyár csúcsszínvonalú hajóépítési technológiá-

ját, az új-zélandi Tecnicraft Design vállalat innovatív hordszárnyas megoldását, valamint a szintén a szigetországból származó korszerű Hamilton vízsugarhajtási rendszert. Míg a hatékony, 16,4 literes, V8-as motorokat a Scania tervezte és gyártotta Svédországban. Ezt az összeállítást pedig a rugalmas manőverezhetőségre és irányíthatóságra optimalizálták, amellyel biztonságosan elvihetik az utasokat ebbe a vadvilági környezetbe.

Kimagasló akadálymentesség és kilátás

A hajót úgy alakították ki, hogy a kilátást illetően is a lehető legnagyobb élményt nyújtsa az utasoknak. A hajó orránál a stadionokéhoz hasonló lépcsőzetes lelátón állóhelyeket hoztak létre. A harmadik fedélzeten a szabadtéren ülők zavartalan 360 fokos kilátást és szélvédelmet élvezhetnek. Az első fedélzeten is számos kültéri hely áll rendelkezésre a nézelődéshez, valamint egy minden igényt teljesítő, kerekesszékekkel is akadálymentesen megközelíthető fedélzetet is kialakítottak itt.

Tim Sandeman, a Cascade Engines Centre értékesítési vezetője szállította le a motorokat az All American Marine vállalatnak: „A hajó a Washington államban található Bellingham városában épült, majd innen egy hét alatt jutott el az átadás 1300 tengeri mérföldre fekvő helyszínére. Éppen most érkeztem haza az elégedett ügyfélnél tett látogatásomból. Szeretnének még egy ugyanolyan hajót, mint a Spirit of Matushka, szóval mindjárt meg kell rendelnem újabb négy V8-as motort a Scania vállalattól.”





RAJONGÓBÓL OSZLO- POS CSAPATTAG

Kokovai Árpád több mint húsz éve erősíti a Scania Hungária Kft. csapatát, azonban a griffes márka iránti rajongása ennél is sokkal régebbre nyúlik vissza. Jelenleg értékesítést támogató mérnökként dolgozik, ami kelendő szakmai kihívást tartogat számára. Mindig, mindenhol büszkén képviseli a Scania márkát, így szívesen számolt be magazinunknak a munkájáról és a magánéletéről egyaránt.

Mikor szippantott be a Scania világa?

Onnan kezdeném a választ, hogy egy faluban nőttem fel, ahol közel laktunk a főútvonalhoz, és nyaranta kiültem az árokpartra csodálni, illetve rajzolgatni az elhaladó kamionokat. Egyértelműen a Scania márka volt a kedvencem, amit jól mutat az is, hogy a felnőttkoromban előkerült régi rajzaim kilencven százalékán griffes teherautók szerepelnek. Miután 1995-ben befejeztem a tanulmányaimat, gyártmányfejlesztőként dolgoztam Szegeden az Autófer Zrt.-nél, ahol többek között felépítménygyártással is foglalkoztunk, és nagy örömmel Scania járművekkel is találkoztam.

Majd 1998-ban az ipari kapukat gyártó Fémtechnika Kft.-hez kerültem, de visszavágytam az autógyártáshoz. A Scania iránti rajongásom is mindvégig megmaradt, a szaksajtóból követtem a márkával kapcsolatos híreket, illetve eljártam kamionos találkozókra. Amikor aztán 2000-ben megjelent egy Scania járműértékesítői álláshirdetés az egyik gazdasági magazinban, azonnal jelentkeztem. A harmadik forduló után sikeresen bejutottam a Scania Hungária Kft.-hez, ahol 2000. május 2-án munkába álltam járműértékesítőként. Közel húsz évig ebben a munkakörben dolgoztam.

Emlékszel, hogy milyen színű ing volt rajtad az első állásinterjúj?

Sajnos már nem emlékszem.

Kis korodban Formula-1-pilóta vagy úrhajós szeretnél volna lenni?

Formula-1-versenyző! A mai napig rajongok ezért a sportért, a kollégákkal mindig kielemezzük a versenyhétvégéket. A kedvenceim Lewis Hamilton és Kimi Räikkönen.

Milyen pozíciót töltesz be jelenleg a cégnél?

Értékesítést támogató mérnök a titulusom 2020. január 1. óta. Ez azt takarja, hogy támogatnom kell az értékesítők munkáját, ha egy speciális jármű iránti ügyféligénnyel találkoznak. Sokan ódzkodnak ezektől a különleges tehergépkocsiktól, mert nagyobb a hibázás lehetősége, illetve többet kell gondolkozni rajtuk, hogy megfeleljenek az üzemeltetői igényeknek vagy az adott alkalmazási terület követelményeinek. Sokkal több munkát igényel egy ilyen jármű értékesítése, hiszen egyedileg és jól kell meghatározni például a hajtáslánc áttételezését vagy a felépítmény függvényében a tengelyterhelési értékeket. Ez tehát egy sokkal nagyobb kihívásokat támogató, szakmailag érdekesebb munka, amely során sokat is lehet tanulni. Ezenkívül a felépítménygyártókkal is szoros kapcsolatot tartok, információkkal támogatom őket. Hiszen, ha nem a Scania követelményei szerint végzik a felépítményezést, és emiatt a jármű nem megfelelően teljesít, akkor az ügyfélnek a Scania márkáról alakul ki rossz véleménye. Továbbá támogatom a közbeszerzési tenderek anyagainak az előkészítését, valamint a hatóságokkal is tartom a kapcsolatot. Ezek a feladatok mind egytől egyig rendkívüli örömet nyújtanak a mindennapi munkában.

Beoltattad magad a koronavírus ellen?

Természetesen, az embertársaim iránt érzett felelősség miatt és a saját egészségem érdekében is, ez nem is volt kérdés számomra. Már viszonylag korán megkaptam az oltást, az elsőt februárban, a másodikat pedig márciusban. Mindenkit erre buzdítok, a közös felelősségünk ezt diktálja.

Milyen visszajelzéseket kaptál az ügyfeleidtől a koronavírus hétköznapi gyakorlat hatásáról?

Úgy vettem észre, hogy ebben az iparágban mindenki tudomásul vette az előírásokat és korlátozásokat, különösen nem jelentett gondot ezek betartása.

Miért szeretsz nálunk dolgozni?

Először is azért, mert ez jelenti a szakma csúcsát, egy prémium kategóriás termék, az Utak Királya. Műszaki szem-





pontból egy úttörő vállalat, amely sok újítást elsőként vezet be a piacon, és mindig egy lépéssel a versenytársak előtt jár. Itt tudom tehát a legjobban beteljesíteni a teherautók iránti vonzódásomat. Ha belépek valahova, és kiderül, hogy a Scania márkától érkeztem, az egyfajta rangot jelent, illetve elismerést vált ki. Ezért büszke vagyok arra, hogy ezt a céget képviselhetem, és ez egyben megtiszteltetés is számomra. Emellett jólesik, hogy itt megbecsülik a munkámat és elfogadják a tanácsaimat. Végül, de nem utolsósorban büszke vagyok az értékesítő csapatunkra is, amelyet hihetetlen összetartás jellemez.

Figyelemmel kísérted nyáron a labdarúgó-Európa-bajnokságot?

Szeretem a jó focit, ezért a nagyobb eseményeket, mint például az Európa-bajnokságokat vagy a Bajnokok Ligáját, mindig követem. Idén nyáron is figyeltem az Európa-bajnokságot, sőt megnyertem a góltotót.

Akad olyan hobbid, amelyet szívesen megosztanál olvasóinkkal?

Szabadidőmet legszívesebben utazással és túrázással töltöm, mert imádom a hegyeket. Ausztria a kedvencem, már a nagy részét bejártam a családommal együtt. Minden nyáron elmegyünk az osztrák hegyekbe túrázni, amihez a gyerekek is kicsi koruktól hozzászoktak. A másik hobbi a kertészkedés, a házunk körüli területet én csinósítgatom, virágokat ültetek, parkosítok, fűvet gondozok.

A magánéleted ugye nem tabutéma?

A nagyobbik lányom 20 éves, másodéves egyetemista, a kisebbik lányom pedig 15 éves, most kezdte a középiskolát. A feleségem húsz évig külkereskedőként dolgozott, most pedig eredeti végzettségének megfelelően angol tanár Hódmezővásárhelyen. Büszke vagyok a családomra.

Hogyan tervezed az idei karácsonyi időszakot tölteni?

Mindig úgy intézem, hogy maradjon még szabadnapom az ünnepekre. Szeretem ezt az időszakot, mert ilyenkor mindenki megáll egy kicsit, a családjával tölti az idejét, ezért nem csörög folyamatosan a telefonom. Ilyenkor valóban nyugalom vesz körbe, és feltöltődhetünk.

Végezetül még annyit, hogy Gandalf vagy R2-D2?

R2-D2, ha választani kell. A Gyűrűk Ura-filmtrilógiát nem láttam, mert nem vonzott annyira, nekem túlságosan fantasy. A Star Wars-sorozatért viszont gyermekkorom óta rajongok, az összes részt többször megnéztem, sőt könyvben is olvastam.

Bónuszkérdés: mi a véleményed az új Scania Super termékcsaládkról?

Amennyit az oktatáson megtudtam az új hajtáslánccról, az alapján számomra ez egy mérnöki csoda. Nagyon büszke vagyok arra, hogy én is dolgozhatok majd ezzel a termékkel, egy meglehetősen nagy lépéssel közelebb kerülünk a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése terén vállalt célok teljesítéséhez. Ezen a motorteknikán, a hozzá kapcsolódó sebességváltón és az egyéb részegységeken, mint például a rugalmas alvázon vagy a hátsó hidakon, egy tiszta koncepció szerint nagyon sokat és alaposan dolgoztak a fejlesztők. Nagyra értékelem ezeket az intelligens műszaki megoldásokat.





ÁRRAL SZEMBEN IS KIVÁLÓAN TELJESÍT

TETTRE KÉSZ SCANIA G 450 XT TEHERGÉPKOCSIVAL A LAKOSSÁG SZOLGÁLATÁBAN

Nyugati szomszédainknál, 21 esztendővel korábban épült tehergépkocsit nyugdíjazott a Soproni Vízmű Zrt. Fertődi üzemmérnöksége nemrég. A gyors reagálású célgép szerepét egy vadonatúj, csatornatisztító felépítménnyel ellátott Scania G 450 XT vette át a szolgáltatónál, és immár második éve teljesít hibamentesen.

Szinte megállás nélkül dolgoznak a Soproni Vízmű Zrt. tehergépkocsijai a vállalat soproni, büki és fertődi üzemmérnökségeinek ellátási területén. A megfelelő minőségű ivóvíz biztosítása mellett a szennyvízelvezetés és -tisztítás is éppúgy feladata a cégnek. Az összesen 675 kilométernyi, előrehaladott korú csatornahálózat karbantartása folyamatos munkát ad a területen dolgozóknak. A csatornatisztító járművek a hét minden napján, már kora reggel megkezdik délutánig tartó műszakjukat. Ezután sem pihennek, mivel egészen késő estig készenlétben állnak, hogy üzemzavar esetén azonnal segíteni tudjanak ott, ahol szükségés.

A szolgáltatás biztosításához a munkatársak megfelelő szakmai felkészültsége mellett a kifogástalan műszaki állapotú, megbízható tehergépkocsik is éppúgy elengedhetetlenek. A Scania járművei e követelménynek tökéletesen megfelelnek, hiszen eddig hibátlanul teljesítették a változatos kihívásokat.

Speciális igényekre

Különleges rendeltetésének megfelelően szerelték össze azt a Scania G 450 XT fülke-alvázas modellt, amely a csatornatisztító jármű megbízható és robusztus alapját biztosítja. A 6×4 hajtásképletű – azaz a DC13 dízelmotor 450 lóerő teljesítményét és 2350 newtonméter maximális forgatónyomatékát a két hátsó tengelyére átadó – tehergépkocsi egy 12+2 fokozatú, automatizált sebességváltóval látták el. A légrugós felfüggesztésű hátsó tengelycsoport teherbírása pedig 21 tonna, ami szükséges is az egyaránt 5-5 köbméteres tisztavíz- és szennyvíztartánnyal felszerelt M-U-T 328-5/5 felépítmény hatékony mozgatásához. A magas tetős hálófülke különlegessége, hogy a hálórész helyett egy harmadik teljes értékű üléssel rendelkezik, ugyanis a gépészet kezeléséhez három „vízműves” kolléga összehangolt munkája szükséges.

A jármű az alkalmazási környezet jellegétől eltérően normál alvázmagassággal készült, így fülkéje könnyen megközelíthető, ami kulcsfontosságú a napi munkavégzés során. Az új tehergépkocsi rátermettségét az is kiválóan példázza, hogy megrendelésekor mindössze csak a mellékajtást kérték hozzá extrafelszerelésként. Minden más tekintetben tökéletesen megfelelt a közbeszerzési eljárásban leírt, szigorú műszaki paramétereknek. A sok megállással és elindulással járó napi rutin mellett az G 450 éves futásteljesítményét 50 ezer kilométerre becsülik, így az új csapattag hosszú ideig látható majd az Eszterházy-kastélyáról is híres város utcáin.

Évtizedes kapcsolatban

A Soproni Vízmű Zrt. és a Scania Hungária Kft. lébényi kirendeltségének közös múltja jócskán megelőzte a griffes modell tavalyi beszerzését, hiszen már több mint két évtizede tart

A Scania G 450 egy kényelmes, halk és nagyon könnyen tisztán tartható tehergépkocsi. Ez utóbbi tulajdonsága különösen fontos az olyan munkavégzéseink során, ahol a kollégák gyakran sáros bakancssal térnek vissza a biztonságot is nyújtó vezetőfülkébe.

Varga Tibor, a Soproni Vízmű Zrt., Fertődi üzemnépesség-vezetője

a kiváló kapcsolat. A Vízműnél korábban szolgáló csatornatisztító tehergépkocsi gyártójával ugyanis szoros partnerségben álltak, így olyan speciális alkatrészeket is beszereztek rövid határidővel, amelyet más szervizek egyáltalán nem tudtak teljesíteni.

„A Scania lébényi munkatársai rendkívül rugalmasak, mind a délutáni, mind pedig az éjszakai műszakban. Még az azonnali megkereséseinkre is rendkívül gyorsan reagálnak, és viszonylag hamar teljesítik azokat. Árajánlatot minden esetben küldenek, így soha nem ér bennünket meglepetés a számla kézhezvételekor. Minden munkafolyamatot előre leegyeztetnek velünk, összességében csak jókat mondhatok róluk. A kötelező karbantartásokat leszámítva az utóbbi időszakban azonban ritkábban találkozunk, ugyanis a Scania G 450 megbízhatósága és terhelhetősége mellett váratlan meghibásodással nem lepett meg minket” – fejezte ki elégedettségét Varga Tibor, a Fertődi üzemnépesség-vezetője.

Mindenki szereti

„A járművön dolgozó kollégáim kifejezetten örülnek az új munkaeszköznek, melynek közúti forgalomba történő





vezetése nem igényel speciális felkészültséget, a markáns felépítménnyel együtt is könnyen manőverezhető. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy a M-U-T kombi felépítmény kezelését is bárki átlagos képességekkel végezheti, hiszen speciális jellegénél fogva, ahhoz külön szakképesítés és szakmai gyakorlat is szükséges. Vezetetősége és kényelme vetekszik a jóval kisebb áruszállító furgonok komfortjával. Emellett a fülke tágas, a kezelő felület jól átlátható, könnyen kiismerhető” – sorolta a Scania G 450 XT legfőbb előnyeit Varga Tibor.

Az XT-kivitelű új Scania G 450 modell megrendeléskor a megfelelő munkakörnyezet kialakítása fontos szempontot jelentett. Éppen ezért a fülkében automatikus légkondicionáló, kézi működtetésű tetőablak, motoros állítású és fűthető visszapillantó tükrök, tolatókamera, mobiltelefon-kihangosító, valamint a hozzá tartozó információs és szórakoztató rendszer várja a munkatársakat.

A kényelem mellett természetesen a praktikum is dominált. Így többek között belül műbőr bevonatú ülészetek és gumi padlóburkolat, kívül pedig tetővillogó, ráccsal védett és LED-technikájú nappali menetfényvel szerelt fényszórók, valamint felhajtható fellépővel ellátott fém első lökhárítók gazdagítják a felszereltséget.

Az új Scania G 450 XT tehát jó döntésnek bizonyult, és munka közben büszkén villoghat a soproni üzemmérnökségnél szolgálatot teljesítő, 6×6-os hajtásképletű, szintén griffes ikertestvérenek.





EZ MÁR SZERELEM!

MUNKÁBA ÁLLT EGY SCANIA 770 S 6×4 NYERGES VONTATÓ A SZÉKELY TRANS KFT. FLOTTÁJÁBAN

Egyöntetűen a Scania V8-as modellek fanatikus rajongója a Székely Trans Kft. teljes csapata. Így a cég hazánkban az elsők között szerzett be egy 770 lóerős, S-szériás nyerges vontatót, méghozzá a nehézszállítási profiljához illően 6×4-es kivitelben.

Ma már a nehézszállítás a Székely Trans Kft. meghatározó tevékenysége. Így akár azt is mondhatnánk, hogy ennél a cégnél a fuvarfeladatok indokolják a V8-as Scaniák alkalmazását. Tehát még az új, 770 lóerős csúcsmo­dell beszerzése is érzévekkel megmagyarázható döntés. Ám közel sem ilyen prózai a helyzet. Székely Zoltán és Székely Attila, a vállalkozást irányító testvérpár ugyanis szívből rajong a V8-as Scaniákért, és persze a gépkocsi­vezető munkatársaiknál is megfigyelhetők a függőség jelei. Az érzelmek tehát legalább olyan erős szerepet játszottak a 770 S megrendelésekor, mint az értelem. Lám, lám, pontosan ezt fejezi ki a Scania V8-asok angol nyelvű szlogenje is: „When emotion meets logic”, azaz: „Amikor az érzelem találkozik az értelemmel”. Lássuk hát, hogy milyen út vezetett ennek a különleges erőgépnek a beszerzéséhez!

Speciális flotta

A Székely testvérek édesapja által indított egyéni vállalkozásból 2006-ban alakult meg a Székely Trans Kft. Ekkor még ömlesztett áruk szállítása jelentette a fő profilt, amelyhez később társult a ponyvás nemzetközi fuvarozás, majd a gépszállítás. Jelenleg ez utóbbi a húzó ágazat, a cég járművei építőipari és bányai gépeket, emellett pedig tetőszerkezeteket és fából készült elemeket szállítanak, tehát többnyire túlméretes és túlsúlyos árukat visznek. Ezért a nyolc nyerges vontató mellett tizenegy három- és négytengelyes tréler sorakozik a flottában. Ezek mélybölcsős, széthúzható, illetve kiszélesíthető kivitelűek – a legnagyobb akár 18 méter hosszúra is széthúzható. A Székely Trans Kft. járművei pedig akár nyolcvan tonna legnagyobb megengedett szerelvényössztöme­ggel is

közlekedhetnek. Az eszközparkban öt vontató képviseli a griffes márkát, egy 2014-es R 620 6×2, egy 2015-ös R 730 4×2, egy 2018-as 500 S 4×2, egy 2019-es 650 S 6×4 és a nemrég átvett 770 S 6×4. Mindegyik példány szinte teljes felszereltségű, többek között légrugós első tengellyel, integrált álló helyzeti légkondicionálóval, prémiumszintű hangrendszerrel, kávéfőzővel és mikrohullámú sütővel könnyítik meg a munkát.

Egy más világ

„Első Scania teherautónkat 2013-ban szereztük be, miután már régóta szemeztünk ezzel a márkával. Az R 440 Euro V EEV modell nemzetközi fuvarozásban kezdte a pályafutását, majd belföldi billencsezéssel folytatta egészen a tavalyi évig” – kezdte Székely Zoltán, a Székely Trans Kft. egyik ügyvezető igazgatója. „Majd a gépszállítás elindulásával már a V8-as modellek felé fordult a figyelmünk, amelyek egyszerűen lenyűgöztek bennünket. Teljesítményben és megbízhatóságban is maximálisan azt nyújtják, amit a legendájuk ígér. Nagy rakománytömeggel is jól bírják az emelkedőket, így lerövidítik a fuvarok teljesítési idejét. Az pedig már-már felfoghatatlan, hogy ez a nagy motor az üzemanyag-fogyasztás terén is megveri a kisebb erőforrásokat. Természetesen a gépkocsivezető munkatársaink is imádják a Scania V8-asok erejét, kényelmét és stílusát. Mindemellett teljes mértékben elégedettek vagyunk a Scania gyári háttérű finanszírozásának gyors és rugalmas ügyintézésével. Griffes vontatóinkra ötéves javítási és karbantartási szerződést is szoktunk kötni, amelyet utána Classic szerződésként folytatunk. A járművek szervizelését pedig a kelet-pesti márkaszervizre bízuk, ahol mindig igyekeznek rugalmasan és gyorsan időpontot biztosítani nekünk” – magyarázta Székely Zoltán.





Érzelmi döntés

„Habár számos fuvarfeladatunkhoz indokolt a 770 S modell egyedülálló teljesítménye, így racionális érvek is szólnak mellette, nem számoltunk, amikor megrendeltük. Ez inkább érzelmi döntés volt. Sőt, ha a Scania egyszer kihoz egy még nagyobb teljesítményű V8-ast, azt is megvesszük majd. A 770-es vontatót egyébként cégünk egyik leghűségesebb munkatársa kapta, aki már húsz éve dolgozik nálunk. A 650-es modellünkről ült át, de minden nap felhív telefonon, hogy áradozzon az új munkaeszközéről. A legnagyobb trélerünkkel közlekedő zászlóshajót persze minduntalan videózzák, fotózzák, a közösségi oldalon futótűzként terjed. Jóleső érzés az is, hogy amikor új Caterpillar gépeket szállít ki a forgalmazó ügyfeleinek ez a szerelvényünk, akkor a vontató sokszor legalább akkora figyelmet kap, mint maga a munkagép. Kétségtelenül óriási presztízsértéke. Ezért hamarosan szeretnénk beszerezni még egy Scania 770 S nyerges vontatót, és nem kizárt, hogy azt már 8×4-es hajtásképlettel” – tette hozzá az ügyvezető igazgató.



A Scania V8-as modellek teljesítményben és megbízhatóságban is maximálisan azt nyújtják, amit a legendájuk ígér. Az pedig már-már felfoghatatlan, hogy ez a nagy motor az üzemanyag-fogyasztás terén is megveri a kisebb erőforrásokat.

Székely Zoltán, a Székely Trans Kft. egyik ügyvezető igazgatója



LÓSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEKET ADOTT ÁT A SCANIA A CSEH RENDŐRSÉGNEK



Egy új lószállító járművet épített a Scania Csehország a Cargodesign céggel közösen a cseh rendőrségnek. A magasított tetejű, tágas fülke többek között a tűzoltók körében is nagy kedvenc, ugyanis akár heten is kényelmesen elférnek benne. Míg a raktérben hat ló utazhat.

„Kialakítása egyedülállóvá teszi ezt a számos ügyes megoldást kínáló járművet” – mondta Petr Smola, a különleges járművek értékesítési menedzsere. „Büszkék vagyunk arra, hogy a Scania nemcsak a prágai várat és a Prága-Václav Havel repülőteret segíti védelmezni tűzoltóautókkal, hanem mostantól a közbiztonság fenntartásához is hozzájárul ezzel az egyedülálló rendőrségi járművel.”

A jármű felépítményét az Opava városában működő Ing. Vít Škrobánek – CARGODESIGN cég készítette, újszerű megoldásai pedig megkönnyítik a használatát. A hat ló (három elöl, három hátul) számára megfelelő rakteret középen kettéosztja egy olyan terület, amelyen keresztül bármelyik ló leszállítható a többi mozgatása nélkül.

A rozsdamentes anyagokból készült felépítmény megerősített alumíniumpadlóját vízelvezetővel látták el. Továbbá a padlót egy különleges csúszásgátló gumi réteg borítja.

A felépítmény alatt az egész jármű körül szigetelt rakodóhelyek találhatók a csapat személyes tárgyainak biztonságos tárolásához. A személyzet minden tagja saját tárolódobozzal rendelkezik. A felépítmény egy elektromos áramfejlesztőnek és a legénység számára nélkülözhetetlen egyéb felszereléseknek is helyet ad.

A felépítmény továbbá egy hátfalajtón keresztül megközelíthető nyereg tárolót, szivattyúval ellátott, beépített víztartályt és a lovak számára optimális klíma biztosításához kivezetőnyílással felszerelt szellőztetőrendszert is magában foglal. Az egész belsőteret két kamera figyeli, amelyek képe folyamatosan megtekinthető a fülkében. Egy 360 fokos kamerarendszer pedig a jármű teljes külső környezetét pásztázza, amelynek képe egy külön kijelzőn látható a vezetőüléssel.

„A járművet a rendőrség saját maga tervezte, hogy a legjobban megfeleljen a feladataihoz. Szívvel kívánok munkatársaimnak és négy lábú társaiknak nemcsak nagyobb kényelmet, hanem fokozott biztonságot is a járműben. Remélem, hogy az új eszköz kellemesebbé teszi a munkájukat” – mondta Tomáš Lerch dandártábornok.

Ezt a Scania járművet egy 13 literes, hathengeres, 370 lóerős motor hajtja. Mindkét tengelye légrugós felfüggesztésű a maximális kényelem érdekében. Még ennél is fontosabb, hogy ez menet közben is gyors szintezést tesz lehetővé az útegyenetlenségek és akadályok könnyebb leküzdéséhez.

A különleges jármű CP31N fülkájében akár heten is ülhetnek, így a gépkocsivezetővel együtt egy teljes bevetési egység szállítására is megfelel. A magasított tetőnek köszönhetően körülbelül 180 centiméter az utastér belmagassága.

Ez több mint elegendő kényelmet biztosít a személyzetnek és bőséges helyet kínál a szükséges felszereléseknek. Ezt a fülkét tűzoltóautókhoz, mentőjárművekhez, forgólétrás gépkocsikhoz és különféle speciális kialakítású járművekhez használják.

A szokásos felszereltségen túl (távírányítású központi zár, motoros ablakemelők, automatikus légkondicionáló és álló helyzeti fűtés), a jármű fülkéje elektromosan fűthető szélvédőt is kapott, amely hideg és csapadékos körülmények között is tökéletes kilátást biztosít. Továbbá a fülke összes üvege laminált, így ellenállnak az ütéseknek, hegyes tárgyak becsapódásainak és nem törnek szilánkosan.





A JÖVŐ SUPER



SCANIA



EGY ABSZOLÚT NAGYSZERŰ DÖNTÉS A TISZTÁBB ÉS CSENDESEBB FUVAROZÁS ÉRDEKÉBEN

Naponta körülbelül 600 000 üveg világhírű Absolut Vodka indul útjára a The Absolut Company dél-svédországi üzeméből ügyfelei felé a világ minden részére. Mostantól ezeket Scania P 320 hibrid tehergépjárművekkel szállítják el a közeli kikötőbe, csökkentve a károsanyag-kibocsátást és a zajt a vodkafőzdeinek otthont adó kisvárosban.

Csupán 10 000 lakos él a dél-svédországi Åhus városában, de ez ad otthont a világhírű Absolut Vodka márkának. A The Absolut Company naponta mintegy 600 000 üveget szállít ki az ügyfeleinek világszerte, így ennek a kis tengerparti városkának igen forgalmasak az utcái. Az Åhus Åkeri fuvarozóvállalat számos tehergépjárműve megállás nélkül ingázik a gyár és a helyi kikötő között.

Ez elképesztően sok üveget jelent, ami nagy zajterhelést, illetve szén-dioxid-kibocsátást okoz Åhus lakosságának; mivel az Åhus Åkeri fuvarozóvállalat három teherautója mostanáig biodízelrel üzemelt.

Am a The Absolut Company elkötelezte magát, hogy 2030-ra teljesen éghajlatsemlegesen gyártja majd a vodkát. A terheléssel közvetlenül összefüggő károsanyag-kibocsátását már 98 százalékkal csökkentette, most pedig az éghajlatváltozás szempontjából intelligens megoldásokra összpontosít a partnereivel és a beszállítóival együtt. Az Åhus Åkeri céggel végrehajtott közös beruházás eredményeként a fuvarozó Scania hibrid tehergépjárművekre állítja át a flottáját.

„Nagyon szoros a kapcsolatunk az Åhus vállalattal. Mivel nagy foglalkoztatónak számítunk egy viszonylag kis városban, jelentős a felelősségünk és a helyi közösség szerves részének számítunk. Ez a kisebb károsanyag-kibocsátást és zajt eredményező változás nemcsak egy eszköz számunkra a magas szintű fenntarthatósági célok teljesítéséhez, hanem arra is jó, hogy valamennyit viszonzunk Åhus városának.”

90 százalékkal kisebb károsanyag-kibocsátás

A fuvarozóvállalat a beruházás keretében három új Scania hibrid P 320 tehergépjárművet szerzett be, amelyek a Scania legújabb hibrid modelljei. A P 320 hajtásáról megújuló üzemanyag és elektromos áram együttesen gondoskodik, több mint 90 százalékkal csökkentve a károsanyag-kibocsátást a dízelüzemű járművekhez képest.

Az Åhus Åkeri az elmúlt három évben már tesztelte az egyik hibrid tehergépkocsit, amely során azt is tapasztalták, hogy ez sokkal csendesebb, mint a dízelüzemű teherautók. Åhus lakossága számára a tehergépjárművek zajszintje a korábbi modellek 81 decibeléről a hibridek 65 decibelére csökkent.

„Hibrid teherautóink csendesen és kipufogógázok kibocsátása nélkül közlekedhetnek a városközpontok kellős közepén, ahol emberek élnek és dolgoznak. Ezek a járművek a fékezési energiát is visszatáplálják, ami körülbelül 25 százalékkal csökkenti az üzemanyag-fogyasztást. Ez jó a környezetnek és a fuvarozók üzemanyagköltségeinek, de bizonyára leginkább Åhus városának jó, amely mostantól még vonzóbb helynek számít” – mondta Jessica Björkquist, a Scania Svédországnál a fenntartható megoldások vezető termékmenedzsere.

Az Åhus Åkeri cégnek ez a beruházás természetes folytatása az Absolut vállalattal ápolt szoros és hosszú távú kapcsolatának.

„Együttműködésünk az Absolut vállalattal valójában több mint csupán egy üzleti kapcsolat. Minden nap tanulunk egymástól és mindig segítjük egymást még jobba válni. A fenntartható fuvarozás szigorú követelményeinek megfelelően már 90 százalékkal csökkentettük a szén-dioxid-kibocsátásunkat. Mostantól az üzemanyag-fogyasztásunkat is mérsékeljük, valamint sokkal csendesebb üzemelést biztosítunk Åhus lakosságának és a járművezetőinknek egyaránt” – mondta Andreas Jönsson, az Åhus Åkeri ügyvezető igazgatója.



Természetesen hazánk sem maradt ki a piac legerősebb modellje, a Scania 770 S tesztturnójából. A szaksajtó képviselői pedig már izgatottan várták, hogy kipróbálhassák az új V8-as erőművészt. Íme, egy kis ízelítő az élő legendát tovább író motor képességeiből, valamint a griffes márka egyéb újdonságaiból.

Évtizedek óta folyik a teljesítményverseny az európai teherautó-gyártók között, amelyben a Scania előbb-utóbb rendszeresen visszahódítja a bajnoki címet a legendás V8-as motorjának továbbfejlesztésével. Legutóbb tavaly került ismét az élre az átfogó korszerűsítésnek köszönhetően 556 kilowatt, azaz 770 lóerő legnagyobb teljesítményű csúcsmotorjával. Ez az erőmű egy 6x2-es fülke-alvázból és tandem tengelyes pótkocsiból álló, negyven tonna összgerdülő tömegű, gazdagon felszerelt szerelvénybe csomagolva érkezett hazánkba.

Egyedülálló élmény

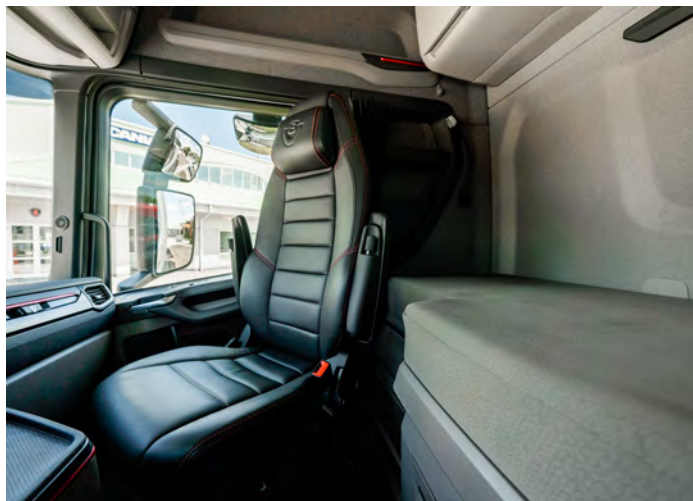
A tesztvezetéseknek kiváló felütést adott a gyári demósófőr beszámolója arról, hogy a mérések során egy negyventonnás szerelvény ezzel a hajtáslánccal körülbelül 25 másodperc alatt gyorsult fel álló helyzetből kilencven kilométer/óra sebességre. A szakújságírók is előszeretettel izlelgették a 770 S páratlan gyorsulását, amelyet a jellegzetesen dübörgő Scania V8-as hang aláfestése tesz még inkább vérpezsdítővé.

Ez pedig főként annak köszönhető, hogy az új V8-as csúcsmotor 3700 newtonméter nyomatékot fejt ki már ezres percnkénti fordulatszámotól. Így már 800-900-as fordulatszám környékén is jóval nagyobb nyomatékot nyújt, mint amennyi a nemzetközi fuvarozásban általánosan elterjedt hathengeres, 12-13 literes motorok csúcserőtelére.

Ezzel összhangban a 12 fokozatú Opticruise automatizált váltó is igyekszik úgy felváltani, hogy 850-900 közé essen vissza a fordulatszám, hiszen ez a V8-as ennyire mélyről is könnyen, dinamikusán húz. Továbbá játszi könnyedséggel elbír egy olyan hosszú hídattételt, amely nyolcvan kilométer/órás tempónál percnként ezresnél is kisebb fordulatszámot eredményez. Ez pedig rendkívül nyugodt, szinte hangtalan suhanást jelent a fülkében. Persze a teljesítményre kihegyezett Power üzemmódban inkább 1500-1900-as fordulatszám-tartományt biztosít a váltó, ami a sajátos V8-as orgánomot is szépen kidomborítja.

Átlagsebességben nem ismer tréfát

Így a szaksajtó tesztelői is megerősítették, hogy vezetési élményben nincs hiány a 770-es csúcsmódel volánja mögött ülve. Persze az üzemeltetőket általában jobban érdekli, hogy milyen átlagsebességet ér el egy jármű az adott útvonalon. Ez pedig elsősorban azon múlik, hogy mennyit veszít a szerelvény az emelkedőkön. Nos, azokon a kaptatókon, ahol a 12-13 literes, 440-520 lóerő teljesítményű járművek ugyanakkora tömeggel tizedik fokozatban 62-68 kilométer/óra körüli sebességgel másznak fel, ott ez a V8-as tesztjármű a legnagyobb fokozatban nyolcvan kilométer/óránál még gyorsítani is tudott.



”
Azokon a kaptatókon, ahol a 12-13 literes, 440-520 lóerő teljesítményű járművek ugyanekkor tömeggel tizedik fokozatban 62-68 kilométer/óra körüli sebességgel másznak fel, ott ez a V8-as tesztjármű a legnagyobb fokozatban nyolcvan kilométer/óránál még gyorsítani is tudott.



Azért az M1-es autópálya legmerekedekebb emelkedőjén a legnagyobb, gyorsítóáttételű fokozatban ez a szerelvény is ejtett egy picit a sebességből, de egy visszaváltást követően a direktfokozatban akár 85 kilométer/óra sebességről már gyorsítani is lehetett vele. Ilyenkor bizony még a sokat tapasztalt tesztelők is elégedetten csettintenek!

Mindez azt eredményezte az egyik tesztkör során, hogy Biatorbágy és Győr között az M1-es autópályán nyolcvan kilométer/órára állított sebességtartó automatikával a Scania 770 S a szokásos 78 helyett 81 kilométer/óra átlagsebességet ért el. Persze nehezebb domborzatú útvonalakon lényegesen nagyobb előnyre tehet szert egy ekkora teljesítményű jármű, ami egy hosszú nemzetközi fuvarfeladat során több órával rövidebb menetidőt jelenthet. Ez pedig havi szinten több forduló, tehát nagyobb termelékenységet tesz lehetővé.

...és átlagfogyasztásban sem

A „lovakat etetni is kell” logika mentén joggal gondolhatnánk, hogy egy ekkora méretű és teljesítményű motor súlyos literekkel több üzemanyagot igényel száz kilométerenként, mint a 12-13 literes társai. Ám a teszteredmények nem ezt igazolják. Az egyik ciklus során az M1-es autópályán Biatorbágy és Győr között oda-vissza 25,7 literes száz kilométerenkénti átlagfogyasztás született a tandempótkocsis összeállítással erős szélben. Ez egy nyeres szerelvényvel átlagos időjárási viszonyok esetén akár egy-két literrel is kedvezőbb lehetett volna. Az is jól mutatja az új csúcsmotor üzemanyag-hatékonyságát, hogy a gyári mérések szerint három százalékkal takarékosabb a 730 lóerős elődjénél.

Korszerű asszisztensek

Ugyanakkor még a kiváló hajtáslánc sem szoríthatja árnyékba a Scania új vezetéstámogató rendszereit, amelyek szintén elismerésre készítették a tesztelőket. A radaros oldalsó holtterfigyelő a megfelelő oldali A oszlop

LED-es fénycsíkjával jelzi, ha az adott oldalon a jármű melletti területen más közlekedő is tartózkodik. A bekanyarodás vagy a sávváltás megkezdésekor pedig hangjelzéssel is figyelmezteti a vezetőt az ütközésveszélyre. Szintén új a griffes márka kínálatában az elektrohidraulikus kormányrásegítő, amely jelentősen megkönnyíti a manőverezést és még tovább javítja az iránytartást. Sőt, aktív sávtartásra is képes, ilyenkor a sáv szélének elérésekor a rendszer magától visszakormányozza a járművet középre. A sávkövetési funkció bekapcsolásakor pedig még kanyarban is a sáv közepén tartja a szerelvényt.

Azt persze előre borítékolhattuk volna, hogy a Scania 770 S a szédületes menetteljesítményével, illetve vezetőségével és bizsergető hangjával lenyűgözi majd a szakcsajtó képviselőit. A tesztjármű azonban az üzemanyag-hatékonyságával és az új vezetéstámogató rendszereivel is nagy sikert aratott.

MINDENKINEK A KEDVÉRE TESZNEK



KÉT SCANIA S 450 NYERGES VONTATÓ UTÁN HAMAROSAN KÉT V8-AS MODELLT SZEREZ BE A DESZKI FRUIT KFT.

Szilágyi Zoltán, a Deszki Fruit Kft. ügyvezető igazgatója a járművezetők igényeit tartotta szem előtt, amikor beszerezte a vállalkozás első két Scania S 450 nyerges vontatóját. Most pedig már a menetidők optimalizálását is célul tűzte ki, így két V8-as Scania munkába állítására készül. Persze ez ellen a gépkocsivezetőknek sincs kifogásuk.

Közel harminc éve mezőgazdasági termeléssel foglalkozik Szilágyi Zoltán családja Deszken. A megtermelt árut 2018 óta egy külön vállalkozásuk, a Deszki Fruit Kft. saját eszközeivel fuvarozzák. A cégben jelenleg két hűtős, nyerges szerelvény üzemel, amelyek közép-európai viszonylatokon járnak, főként Csehországba és Szlovákiába. Kifelé közel teljes terheléssel gyümölcsöt és zöldséget, míg visszafelé jellemzően hat tonnányi kozmetikai terméket szállítanak, éves futásteljesítményük 100 és 150 ezer kilométer között változik. Mindkét nyerges vontató Scania S 450 típusú, szinte teljes felszereltséggel.

Középpontban a járművezetők

„Meggyőződésem, hogy egy fuvarozóvállalkozónak oda kell figyelnie a gépkocsivezetők igényeire is. Mi azért választottuk már a kezdetekkor a Scania márkát, mert a munkatársaink ilyen járművekkel szeretnek dolgozni. Sőt, beszerzéskor még az extrafelszereléseket is a sofőrök határozhatják meg” – kezdte Szilágyi Zoltán.

„Kollégáink kedvelik a griffes vontatókban a kormánykerék ideális átmérőjét, a kezelőelemek megfelelő elhelyezését, a jó rugózási kényelmet és kilátást, a kiváló fordulékonyt, a prémiumszínvonalú kialakítást és nem utolsósorban a presztízst is. A második S 450-esünk már aktív sáv-tartót és teljesen LED-es fényszórókat is kapott, amelyeket szintén nagyon dicsérnek a munkatársaink. A gyári tartozékként rendelt gallytörő rács pedig annyira jól mutat az orrán, hogy ezentúl mindegyik járművünket ezzel kérjük majd” – magyarázta az ügyvezető igazgató.

Remekül szolgálnak

„Természetesen hiába lennének elégedettek a gépkocsivezetőink, ha üzemeltetői szempontból nem felelnének meg a járművek. Szerencsére ennek éppen az ellenkezője igaz. Zöldségek és gyümölcsök szállításakor különösen nagy kárt okozhat menet közben egy váratlan leállás, de ilyen még sohasem fordult elő a Scania modelljeinkkel. Kiváló a megbízhatóságuk. Ráadásul verhetetlen az üzemanyag-fogyasztásuk, miközben 450 lóerős motorjukkal jobban mennek még akár nagyobb teljesítményű, más gyártmányú vontatóknál is.

Hiába lennének elégedettek a gépkocsivezetőink, ha üzemeltetői szempontból nem felelnének meg a járművek. Szerencsére ennek éppen az ellenkezője igaz.

Szilágyi Zoltán, a Deszki Fruit Kft. ügyvezető igazgatója





Mindemellett a jó értéktartás is a Scania mellett szól. Akárcsak a szolgáltatások. Előnyösnek találjuk a teljes körű javítási és karbantartási szerződést, amelyet öt évre és évi 130 ezer kilométer futásteljesítményre szoktunk kötni. Szintén hasznos a Scania Flottamenedzsmenst által küldött heti jelentés, amelynek adataiból fontos tanulságokat lehet levonni. A szegedi márkaszerviz pedig ügyfélközpontú hozzáállással és gyors kiszolgálással segíti a munkánkat. Továbbá a Scania Hungária Kft. helyi értékesítőjével kialakult nagyszerű viszonyunk is sokat nyom a latban” – hangsúlyozta Szilágyi Zoltán.

Jönnek a V8-asok

„Nálunk vendégeskedett egy 500 lóerős Scania tesztjármű, amely húsz perccel rövidebb köridőt produkált az egyik jellemző viszonylatunkon. Ebből kiindulva egy V8-as modellel ennél jóval nagyobb időnyereség is elérhető lehet, ami a vezetési idők jobb kihasználását teszi lehetővé. Úgy számoljuk, hogy ezáltal havonta kettővel több csehországi fuvart teljesíthetünk, ami körülbelül háromezer kilométerrel nagyobb futásteljesítményt eredményez. Ez a jobb kihasználtság és termelékenység pedig ellensúlyozza a V8-asok valamivel nagyobb beszerzési árát és étvágyát. Ennek megfelelően jövő tavasszal egy S 530-as és egy S 590-es nyerges vontatót veszünk át. Amelyik jobban beválik a mi feladatainkra, abból rendelünk majd várhatóan egyet vagy kettőt 2023-ra” – válaszolta fel a közeljövő terveit a deszki vállalkozás vezetője.





BERUHÁZÁS A JÖVŐBE

MEGNYÍLT A SCANIA HUNGÁRIA KFT. TELJESEN ÚJ TISZAÚJVÁROSI MÁRKASZERVIZE

Szeptember közepén ünnepélyes keretek között megnyitotta Zdeněk Petrás, a Scania CER-régió ügyvezetője a márka vadonatúj, csúcsszínvonalú tiszaujvárosi márkaszervizét. Ezzel végre méltó rangot kapott és felkészült a jövő kihívásaira a Scania Hungária Kft. kiemelt kelet-magyarországi hídfőállása. Ennek részleteiről kérdeztük Vass András, a Scania Hungária Kft. kelet-magyarországi régiójának igazgatóját és Vámos Attilát, a tiszaujvárosi szerviz vezetőjét.

Mit jelent számotokra ez az új telephely?

„Erről az új létesítményről nekem a múlt is eszembe jut, azaz a cégünk Tiszaujvárosban eltöltött 25 éve. Ez idő alatt több mint kétezer járművet értékesítettünk, megoldottunk számos javítási problémát és jó kapcsolatot alakítottunk ki az ügyfeleinkkel. Kaptunk sok pozitív visszajelzést és persze jogos kritikákat is, amelyekből építkezni tudtunk. De nem mehetünk el szó nélkül az itteni csapat erőfeszítései mellett sem, amelyek lehetővé tették, hogy a Scania jóváhagyja ezt az 1,5 milliárd forintos beruházást. A munkatársaink átlagosan több mint 12 éve tagjai a csapatnak. Dávid Tibor például 22 éve dolgozik nálunk, és két másik kolléga szintén több mint húsz éve erősíti az állományunkat. A legnagyobb elismerés őket illeti, hiszen nélkülük nem valósulhatott volna meg ez a fejlesztés. Amikor 2012-ben bekerültem a Scania Hungária Kft. csapatába, és először beléptem a bérelt területen működő tiszaujvárosi telep-

helyre, azonnal tudtam, hogy itt mindenképpen változtatnunk kell. Éreztem, hogy egy méltó helyre kell kerülnünk, ami sok munka eredményeként mostanra valósult meg. A remény nem meghalt, hanem beteljesült” – mondta Vass András.

Ha már szóba került a múlt, adódik a kérdés, hogy mit vártok a jövőtől?

„Kétségtelenül sok kihívás vár ránk, hiszen olyan jelentős változásokra számíthatunk a logisztika, illetve a fuvarozás területén, mint például az LNG-üzemű járművek, az elektromos hajtás, a digitalizáció és az önvezetés térnyerése. Jó hír, hogy ezekre a technikákra már felkészítettük ezt a létesítményt. Emellett persze a saját tevékenységünkkel is szeretnénk hozzájárulni a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez. Ezért az új tiszaujvárosi szerviz épülete teljes mértékben fosszilis energia felhasználása nélkül üzemel.

Minden berendezése kizárólag elektromos árammal működik, ehhez az egész tetőt napelemek borítják. A világítást, a fűtést és a hűtést pedig egy számítógépes rendszer mindig ideálisan, energiapazarlás nélkül vezérli” – számolt be Vass András.

Hogyan alakul a szerviz élete az átadás óta?

„Lényegesen színvonalasabb körülmények között dolgozhatunk, mint korábban. Nagyobb a kapacitásunk, így több járművet tudunk egyszerre javítani. A pótkocsijavítás pedig külön helyet kapott, ezáltal ez a tevékenységünk is magasabb színvonalú lehet. A műhelyben oszlopos emelők, a Scania legkorszerűbb, csúcstechnikájú futóműállító berendezése, valamint húzópad áll a szerelők rendelkezésére, hogy csak néhány példát említsek. Mindezek eredményeként gyorsabb és jobb minőségű munkát végezhet a szervizünk” – fejtette ki Vámos Attila.

Mit jelent az ott dolgozók számára az új telephely?

„Mindannyian nagyon vártuk ezt a pillanatot, hogy végre méltó rangot kapjon a tiszaujvárosi márkaszerviz. Olyan helyre kerültünk, ahol szó szerint öröm dolgozni, ezért őszintén szeretjük ezt az új létesítményt. A csapatunk eddig is kiváló volt, de sokat számít maga a munkahely is. Például az új műhelyben világítás nélkül is több fény van, mint a régi telephelyünkön lámpák használata mellett” – magyarázta Vámos Attila.

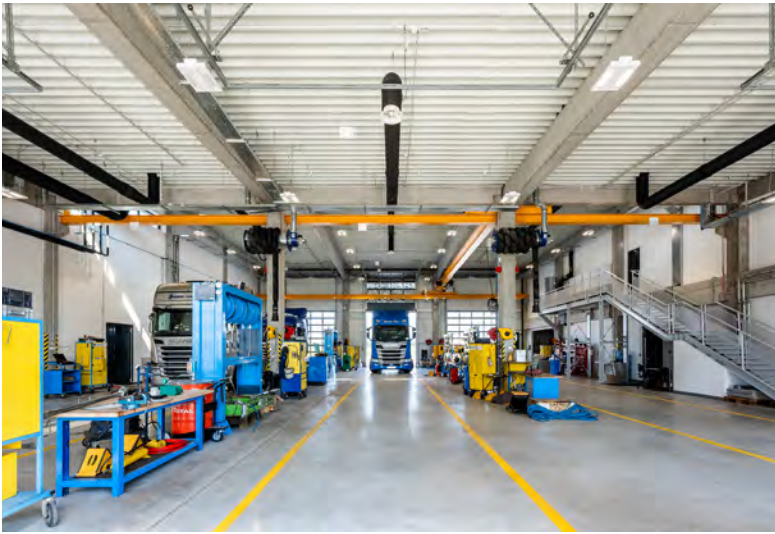
Milyen volt a megnyitó ünnepség? Hogyan éreztétek magukat?

„Először is köszönjük a megjelent vendégeknek és családjaiknak, hogy elfogadták a meghívásunkat. Külön köszönjük a fanatikus Scania-rajongóknak, hogy elhozták csodálatos és különleges járműveiket a rendezvényre. Örömmel és büszkeséggel töltött el bennünket, hogy kiváló hangulatban együtt ünnepelhettük ügyfeleinkkel, partnereinkkel, munkatársainkkal és barátainkkal ennek a korszerű létesítménynek az átadását” – válaszolt egybehangzóan Vass András és Vámos Attila.

Az ünnepélyes megnyitón Zdeněk Petrás, a Scania CER ügyvezető igazgatója is köszöntőt mondott:

„Itt állunk Közép-Európa három legkorszerűbb Scania márkaszervizének egyike előtt. Az új műszaki trendek, mint például a villamosítás, a digitalizáció vagy az önvezetés, olyan műhelyeket és szakembereket kívánnak, amelyek felkészültek ezek kiszolgálására, illetve támogatására. Ez a szerviz és az itt dolgozó munkatársak mind segítik majd ezt a technikai változást. Amikor tavaly év elején megkaptuk a jóváhagyást ennek a beruházásnak az elindításához, még senki sem tudta, hogy milyen nagy kihívást jelentő időszak következik a koronavírus-járvány hatására. Így az itteni csapatnak különösen nagy erőfeszítésére került megvalósítani ezt a projektet, amit ezúton is külön köszönök szépen mindenkinek! Kemény munka volt, de most itt ünnepelhetünk közösen az eredménye előtt. Ezzel szeretnék nagyon sok sikert kívánni a tiszaujvárosi szerviznek!”





SZÍNTISZTA SCANIA SZÍV

EGYSÉGES SCANIA-FLOTTA SEGÍTI A PRÓKAI TRANSPORT KFT. MUNKÁJÁT

Évente két vadonatúj, R-szériás vontató érkezik az elsősorban vegyi anyagok szállítmányozásával foglalkozó Prókai Transport Kft. száz százalékban Scania modellekből álló flottájába. Prókai Norbert társtulajdonos szerint a kiváló termékek mellett a jó személyes kapcsolat is elválaszthatatlan része a márkahűségnek, ami esetében immár tíz esztendeje töretlen.

Pontosan egy évtizede lépett be a Scania izgalmas világába a sajobábonyi telephelyű fuvarozóvállalkozás, amely két másik, párhuzamosan üzemeltetett márkától búcsúzott az egységesítés és a jobb remények jegyében. Ahogyan az minden új kapcsolat kezdetekor szokás, a legelső lépések az ő esetükben is meghatározónak bizonyultak. A jó belépő, azaz a megbízhatóság márpedig nélkülözhetetlen egy olyan cég életében, ahol a fő bevételi forrást az ADR-fuvarozás jelenti. A Prókai Transport ugyanis nem engedhet meg magának semmilyen kiesést, hiszen szerelvényeik egész Európát járva szállítanak főleg alkoholt és izocianát anyagokat – a Hoyer GmbH és H&S Transport Hungary Kft. alvállalkozójaként.

Szintiszta Scania-szív

Már a legelső, 2011-ben érkezett R 450 modellek beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, így mára összesen húsz, kizárólag griffes igavonó járja az öreg kontinens útjait a Prókai Transport Kft. kötelékében. A tartányos és konténeres felépítményű pótkocsikból álló szerelvények elsődleges úti célja legtöbbször Lengyelország, Bulgária, Románia, Németország, Franciaország és Olaszország. A középmagas tetőkivitelű, 4x2 hajtásképletű gépkocsik átlagosan 120-140 ezer kilométert tesznek meg évente, és futásteljesítménytől függően 3-4 éves korukban, azaz 450-500 ezer kilométer elérésekor fejeződik be aktív „prókais” pályafutásuk. Ennek köszönhetően a flotta átlag-életkora 2-3 év, ami kifejezetten fiatalnak mondható hazai viszonylatban. Már a kezdetektől fogva a Scania Hungária Kft. tiszaujvárosi márkaszervizét részesítik előnyben, ami földrajzi szempontból és a szolgáltatás minősége miatt egyaránt tökéletesnek bizonyult.

„Annak idején a legelső Scania vontatók beszerzésénél közösen határoztuk meg Horváth László értékesítővel azt a felszereltségi csomagot, amely a járművezetők számára a legelőnyösebb és legfontosabb kényelmi tételeket tartalmazza. Innentől kezdve mi már félszavakból is megértjük egymást, nem szükséges lefutni az ilyenkor szokásos körö-

ket az újabb járművek megrendelésekor. Eleve úgy küldik el számunkra az árajánlatot és a konfigurációt, hogy azt már teljes mértékben a vállalatunk igényeire szabták” – mondta Prókai Norbert, a Prókai Transport Kft. társtulajdonosa.

Fókuszban a járművezető

„A tehergépkocsikat mindig is úgy próbáltam specifikálni, hogy az a járművezető szempontjából is kényelmes legyen a jellemzően rövid- és középtávú fuvarokra. Ennélfogva alapvető fontosságú a kényelmes ülések és ágy, a hűtőláda, valamint az álló helyzeti légkondicionáló és fűtés megléte. Így biztosíthatjuk a lehető legkiválóbb komfortot a munkatársainknak. Ennek természetesen nagyon örülnek, visszajelzéseik alapján a fülke tágas, átlátható és kényelmes, valamint a kezelőszervek logikus elrendezésűek” – árulta el Prókai Norbert, majd hozzátette: „Emellett legalább ugyanennyire fontos számunkra a beltérben eltöltött minőségi idő is, ezért a hét hüvelyk képátlójú információs és szórakoztató rendszer, valamint a prémiumkivitelű hálórész sem maradhatott le az extrák bőséges listájáról. A flotta többi tagjával egységes és egyedi külső megjelenést a fényezett lökhárítók, oldalszoknyák és sárvédőívek alkotják meg. A fényszórók, a lámpák és a felső szűrőfények pedig egyaránt LED-technikájúak”.

A járművek tekintetében a fuvarozócég egyénként a garázon belüli generációváltás korszakát éli, hiszen jelen pillanatban egyaránt megtalálható előző generációs és aktuális R-szériás modell is a flottában. Kezdetben a 450 lóerős





modellek alkották a választék gerincét, egy ideje pedig megjelentek az 500-as kivitelek is a legújabb beszerzésű vontatók között.

Remek befektetés

A Prókai Transport Kft. számára kiemelten fontos a járművek ár-érték aránya és használati eladhatóságuk. Utóbbi tekintetében a Scania szintén remekül teljesít, hiszen a tulajdonos véleménye szerint a svéd márkák használt gépjárművei tartják a legjobban az árukat. A vadonatúj járművekre testre szabott javítási és karbantartási szerződést kötnek, amely tervezhető állásidőt és maximális üzemidőt garatál, az előző generációs vontatók pedig a Classic Plus csomag előnyeit élvezhetik.

„A tiszaujvárosi szerviz rendkívül rugalmas, és az én igényeimnek megfelelően tudják alakítani a tervezett karbantartások időpontjait. Ezenkívül szinte csak a forgó és kopó alkatrészek cseréje, illetve apróbb javítások miatt keressük fel őket. Emellett a Scania Assistance szolgáltatással is teljes mértékben elégedett vagyok, hiszen minden alkalommal gyors és korrekt ügyintézésel találkoztam, és a segítségre szoruló járműveink hamar visszatérhettek az utakra” – árulta el Prókai Norbert.

A tulajdonos elmondása alapján az utóbbi időszakban a szervizlátogatások a felére csökkentek, és az új vezetőtárogató rendszereknek köszönhetően minimum tíz százalékkal csökkent a tehergépkocsik üzemanyag-fogyasztása.

A legfiatalabb griffes járművek éppen három hónappal ezelőtt érkeztek a Prókai Transport kötelékébe, amelyek azóta már 30 ezer kilométeres futásnál tartanak. Mivel a vállalat új tehergépkocsik iránti lendülete és márkaszere-tete mit sem veszített erejéből, a hírek szerint hamarosan újabb Scania vontatók felbukkanása várható Sajóbabony környékén.



SZIMBIÓZISBAN A SCANIÁVAL

Közel tizenöt éve dolgozik a Scania Hungária Kft. újjármű-értékesítőjeként Horváth László, aki a mai napig lelkesen és örömmel tölti be ezt a pozíciót. Úgy érzi, hogy korábbi munkahelyei után itt igazán megtalálta a helyét. Készségesen és őszintén mesélt tehát mind a munkájáról, mind a magánéletéről.

Mikor szippantott be a Scania világa?

Egészen pontosan 2007 novemberében kezdtem a Scania Hungária Kft. csapatában dolgozni. Amikor ide kerültem, nem tudtam, hogy mire számíthatok, mert korábban az építőiparban tevékenykedtem. De mindig is közel álltak hozzám a teherautók. A szakközépiskola elvégzése után megszereztem a „C,E” kategóriás vezetői engedélyt, vállalkozást alapítottam és egy öreg billenős tehergépkocsival három éven keresztül építkezéseken dolgoztam, amit nagyon szerettem. Ám egyautós vállalkozásként nehéz volt labdába rúgni, így befejeztem ezt a tevékenységet. Több helyen is megfordultam, végül egy építőipari vállalatnál megtaláltam a számításaimat, ahol több pozíciót

is betöltöttem, de végül egy aszfalt keverő üzem vezetője lettem. Közben beiratkoztam a Miskolci Egyetem gépészmérnöki karára levelező szakon, ahol 2006-ban diplomáztam. Nem sokkal később azonban felszámolták a céget, de a Scania Hungária Kft. éppen akkor keresett munkatársakat, így 2007 nyarán beadtam a pályázatomat. A háromkörös felvételi eljárás során előnyt jelentett, hogy korábbi munkáim során számos fuvarozóval álltam kapcsolatban, ezenkívül szerettem a teherautókat, műszaki diplomával és „C,E” kategóriás vezetői engedéllyel is rendelkeztem, vagyis minden szépen összeállt.

Emlékszel, hogy milyen színű ing volt rajtad az első állásinterjún?

Valószínűleg egy világosabbat, ugyanis az pozitív benyomást kelt, de a sötét színeket jobban szeretem, mert karcsúsítanak. Ennyi év távlatából már nem emlékszem pontosan.

Kis korodban Formula-1-pilóta vagy úrhajós szeretnél volna lenni?

Inkább Formula-1-pilóta, ha a kettő közül kell választanom. Már gyermekkoromban is érdekelték az autók és a motorok. Mindig is nagyon szerettem motorozni, főként a naked bike kategóriát kedvelem – ez tökéletes stressz-

oldó számomra. Korábban kisebb motorkerékpárokkal jártam, most pedig egy Honda CB 1000 R boldog tulajdonosa vagyok.

Milyen pozíciót töltesz be jelenleg a cégnél?

A kezdetektől fogva újjármű-értékesítőként dolgozom, amit a mai napig nagyon szeretek.

Beoltattad magad a koronavírus ellen?

Igen, az elsők között még az év elején. Alapvetően oltáspárti vagyok, de nem biztos, hogy a harmadikat felveszem majd. Ugyanis a második oltás óta folyamatosan fáj a kezem, és több helyen olvastam a lehetséges mellékhatások között például ízületi problémákról. Ha újból erősebben elkezd terjedni a koronavírus, akkor megmértem majd az ellenanyagszintemet, és ha ez alapján indokoltá válik, akkor esetleg beadatom a harmadik oltást.

Milyen visszajelzéseket kaptál az ügyfeleidtől a koronavírus hétköznapiakra gyakorolt hatásáról?

Inkább csak a letelepítés okozott gondokat a határok lezárása azoknál a vállalkozásoknál, amelyek járművei napi szinten átkeltek a szlovák határon, illetve a külföldről hazatérő sofőröknek kötelező a karantén. A legnagyobb problémát a bizonytalanság jelentette, ezért sokan leállították a beszerzéseiket. Egyébként voltak olyan ágazatok is a fuvarozásban, például az élelmiszerszállítók, akik egyértelműen pozitívan jöttek ki belőle.

Miért szeretsz nálunk dolgozni?

Nincs két egyforma napom, folyamatosan kihívásokkal találok szembe magam és szeretem az ügyfélkörünket is, többekkel baráti viszonyt ápolok. Legalább ennyire

fontos, hogy kiválók a termékeink, amelyek folyamatosan fejlődnek, ezért mindig képeznünk kell magunkat. Ezenkívül nagyszerű a csapat, rugalmas a munkaidőm, nem kell korán kelnem és nem leszek koszos a nap végére. Nem utolsósorban igazán „menő” dolog ennél a márkánál dolgozni, hiszen a SCANIA a kamionok csúcsa. Egyszerűen szimbiózisban élek a Scaniával. Az új telephelyünkre pedig még szívesebben járok be, ez a sokkal jobb munkakörülményeknek köszönhetően minőségi változást hozott az életünkben.



Figyelemmel kísérted nyáron a labdarúgó-Európa-bajnokságot?

Nem, engem nem különösebben érdekel a futball. Viszont a gyermekeim focilázban égnek, kívülről fújják a csapatokat. Nálunk tehát ők nézték a meccseket.

Akad olyan hobbid, amelyet szívesen megosztanál olvasóinkkal?

A motorozáson kívül horgászni is szeretek, de erre mostanában sajnos nem jutott időm. Ezenkívül szívesen foglalkozom pálinkafőzéssel, mert kedvelem ezt az italt. Nemrég a meggypálinkámmal ezüstérmét nyertem egy versenyen. Természetesen a családommal is szívesen töltöm a szabadidőmet, idén nyáron sokat kertészkedtünk.

A magánéleted ugye nem tabutéma?

A párommal 17 éve vagyunk együtt, egy nyolc- és egy négy éves nagyfiú büszke apukája vagyok.

Hogyan tervezed az idei karácsonyi időszakot tölteni?

Maradtak még szabadnapjaim, de ahhoz igazítom majd a programot, hogy hogyan érkeznek meg az átadásra váró járművek. Otthon szenzációs karácsonyunk lesz, mert idén költöztünk be az új házunkba, így végre hatalmas karácsonyfánk lesz, szépen feldíszítjük a házat, nagy nyüzsgésre számítok.

Végezetül még annyit, hogy Gandalf vagy R2-D2?

Gandalf. Engem jobban kikapcsolnak az ilyen filmek.

Bónuszkérdés: mi a véleményed az új Scania Super termékcsaládunkról?

Nagyon bízom benne, hogy beváltja a hozzá fűzött ígéreteket. A műszaki tartalom megismerése alapján biztos vagyok benne, hogy jól teljesít majd a piacon. Már a koronavírus előtt szerette volna bevezetni a gyártó, így azóta még többet tudták tesztelni, vagyis remélhetőleg nem jönnek ki gyerekbetegségek.



ZDENĚK PETRÁS – HAZAJÖTT

Zdeněk Petrás az elmúlt években Svédországban végzett munkájával jelentősen hozzájárult a Scania szervezetén belül a szolgáltatások fejlesztéséhez, a digitalizációhoz és a folyamatok átalakításához. Őt nevezték ki 2021. július 1-jével a Scania CER (Central European Region, azaz közép-európai régió: Csehország, Szlovákia és Magyarország) új igazgatójának. Úgy is mondhatnánk, hogy hazajön, ugyanis 2004-ben éppen Chrášťany városában kezdte pályafutását szervizigazgatóként.



Milyen foglalkozásról álmodtál gyermekkorodban?

Bármennyire is meglepő, de teherautó-vezető szerettem volna lenni! Édesapám járművezetőként dolgozott. Kezdetben egy tehergépkocsi, majd egy autóbusz kormánykereke mögött töltötte az idejét. Ez az én szívemhez is közel állt. Mindig kisautókkal játszottam, és motorok, illetve kerekek között nőtem fel.

Hogyan kezdődött a pályafutásod?

Mivel alapvetően vonzódtam a motorokhoz és az autókhoz, a Mladá Boleslav-i közlekedésgépészeti szakközépiskolába szerettem volna járni. De ez nem ment könnyen, mert a kelet-bohémiai diákoknak csak két hely jutott. Sikerült bekerülnöm az iskolába, és ez jelentette az első fontos lépést a szakmai előmenetelben. A következő a Škoda autógyártóhoz kapcsolódik, amelytől ösztöndíjat kaptam a középiskola utolsó évében. Majd a prágai Cseh Műszaki Egyetem elvégzése után lehetőséget kaptam, hogy a Škoda vállalatnál dolgozzam tervezőként. Persze az 1990-es évek elején a jelentős változások korát éltük, így én is munkáltatót váltottam. Alig két év után kaptam egy csábító ajánlatot a Bosch vállalattól, ahol járműdiagnosztikával foglalkoztam, majd különféle pozíciók betöltése után a járműtechnikai részleg igazgatói székébe kerültem. Tehát felhagytam a tervezéssel az üzleti tevé-

kenységekért, amelyet nagyon izgalmasnak találtam.

A Scania előtt két évig a Mitsubishi importőreként működő Denzel Praha igazgatójaként dolgoztam.

Hogyan kerültél a Scania vállalathoz?

Tulajdonképpen teljesen véletlenül, a Formula–1 iránti rajongásom révén. A Shell tartott 2004-ben egy promóciós rendezvényt Prágában, és Rubens Barrichello brazil versenyző végighajtott a Vysočanská úton egy Ferrarival. Ezen az eseményen odalépett hozzám az egyik barátom, aki akkoriban a Scania szolgáltatási részleg vezetőjeként dolgozott. Elmondta, hogy elmegy a cégtől, és megkérdezte, hogy nem szeretném-e átvenni a munkáját. Mivel a Denzel disztribútori szerződése éppen akkor járt le, már gondolkodtam azon, hogy mit csináljak utána. Akkor még nem beszéltem angolul, de végül mégis elmentem az interjúra, megkaptam az állást, így Chrášťany városában a szolgáltatási részlegen kezdődött a scaniás karrierem.

Akárcsak az 1990-es évek elején, 2004-ben is nagy változások kezdődtek...

Pontosan. 2004-ben a cseh, a szlovák és a magyar üzleti egység összevonásával létrejött a CER, és szolgáltatásigazgatóként én feleltem mindhárom országért. Akkoriban a legfontosabb feladat a szolgáltatás kínálat javítása volt,

ugyanakkor bővíteni kellett a szervizhálózatot is. A 2008–2009-es válság erősen ráirányította a figyelmet a folyamatokra, a szervizek munkájának megszervezésére és az ügyfelekkel folytatott együttműködés fontosságára. Majd 2012-ben elfogadtam egy újabb nagy kihívást, és elvállaltam ugyanennek a pozíciónak a betöltését Oroszországban. Amíg akkortájt a mi régiókat, a CER-t a növekedés és a minőségi szolgáltatás jellemezte, addig Oroszországban egy új szervizhálózat kiépítése, valamint az új szolgáltatások és megoldások bevezetése volt a legfontosabb. Amikor odakerültem, a Scania kicsivel több mint 30 szervizlétesítményt működtetett Oroszországban, és az ott töltött négy évem alatt sikerült megdupláznunk ezt a számot. Ráadásul abban is különbözött a helyzet, hogy amíg a CER-ben a legtöbb szerviz közvetlenül a Scania tulajdonában állt, Oroszországban ez éppen ellenkezőleg volt. Ugyanis Moszkva és Szentpétervár kivételével a szervizek és a kereskedések magántulajdonban működtek. Majd nagy hasznát vettem a megszerzett tapasztalataimnak a Scania svédországi központjában, ahol eleinte a szolgáltatásokért felelős alelnökként dolgoztam, majd ugyanebben a pozícióban a digitalizációért és az üzleti folyamatok átalakításáért feleltem.

Amikor visszatértél Chrásťany városába, ahol a CER központja működik, sok olyan munkatárssal találkoztál, akiket még a korábban itt töltött időkből ismertél. Milyen érzés volt ez?

Az igazat megvallva, kilenc év után ez nyilvánvalóan már egy teljesen más vállalat, ahol remek munkát végeztek. Másrészt sok korábról ismert munkatársam még mindig itt dolgozik, és nagyszerű ugyanazokat az arcokat látni. Miközben az eltelt kilenc év alatt a Scania mint vállalat hihetetlenül nagyot lépett előre. Olyan szervezeti felépítést és folyamatokat hoztunk létre itt, amelyek a teljes értékesítési és szolgáltatási szervezetünk sikeres működését támogatják.



A Scania vállalati vezetésében végzett munkádnak köszönhetően minden üzleti egységre rálátásod van. Miben számít kiválónak a CER?

Őszintén állíthatom, hogy a CER-re mindig is egy megfelelően irányított, nagyon sikeres szervezet mintapéldájaként tekintettek. A svédországi munkatársak gyakran jöttek ide ötletet meríteni, illetve megnézni, hogyan csináljuk mi. Emellett úgy gondolom, hogy a svéd kultúra nagyon közel áll a miénkhez, ha eltekintünk attól, hogy a szláv nemzeteké valószínűleg a legközelebbi Európában. A svédekhez hasonlóan elsősre mi sem tűnünk a legpörgösebbeknek, és nem tesszük ki felesleges nyomásnak az embereket, ehelyett inkább folyamatos erőfeszítésekkel, hatékonyabban érjük el a céljainkat.

Szerinted mi várható az elkövetkező néhány évben?

Nagy átalakulás előtt állunk. Minden a világméretű trendekkel, az éghajlatváltozással és azzal a felelősségünkkel függ össze, hogy milyen állapotban hagyjuk hátra a bolygót a jövő generációinak. A párizsi éghajlatvédelmi egyezmény egyértelműen meghatározta a célokat, amelyeket 2050-re el kell érniük. (Megjegyzés: a párizsi egyezmény összhangban áll az ENSZ éghajlatváltozási keretegyezményével, amely az üvegházhatású gázok kibocsátásának 2020 utáni korlátozását célozza.) A Scania a teherautógyártók közül elsőként kötelezte el magát tudományos alapú célkitűzések mellett, amelyek meghatározzák az első lépéseket, ugyanakkor fontos a globális felmelegedés korlátozásához szükséges ütemezés is. Például 2025-re 50 százalékkal kellene csökkentenünk a saját tevékenységeinkből eredő szén-dioxid-kibocsátást, miközben 20 százalékkal mérsékelnünk kellene a termékeink kibocsátását. Tudom, hogy ez jelenleg egy viszonylag ellentmondásos téma, de ha meg kell felelnünk a teherautóink károsanyag-kibocsátásának további csökkentését előíró jogszabályoknak is, akkor most a villamosítás az egyetlen járható út. A gáz — hacsak nem biogázzal beszélünk — is fosszilis üzemanyag, a hidrogén pedig gyakorlati alkalmazásra jelen pillanatban nem a megfelelő alternatíva. Szóval valóban csak a villamosítás marad. Természetesen nem csupán a járművekről szól ez, hiszen a teljes gyártási folyamat fenntarthatóságára is figyelmet kell fordítanunk, továbbá ki kell építenünk a szükséges infrastruktúrát. Tehát, ismételten csak, nagy átalakulás előtt állunk.

Hogyan érinti majd ez például a szervizeinket?

Egyértelmű, hogy a hajtáslánc villamosítása csökkenti majd a relatív munkamennyiséget a szervizeinkben. Másrészt a járműveknek továbbra is szükségük lesz karbantartásra és javításra, mi pedig arra összpontosítunk majd, hogy új szolgáltatásokat nyújtsunk a villamosítással kapcsolatosan. Sok munkatársunknak bővítenie kell majd a készségeit és a képesítéseit — több villamosági szerelőre és elektronikai szakemberre lesz szükség a szervizeinkben. Már megkezdjük a fokozatos felkészülést ezekre az időkre, nemcsak a meglévő munkatársaink folyamatos továbbképzésével, hanem a szakképzési terv módosításainak köszönhetően a jövőbeli mechanikai szerelőinket is igyekszünk felkészíteni mindezekre. A Scania Young Professionals ösztöndíjprogramban részt vevő szerelők képzésében sokkal

nagyobb hangsúlyt kap a járműdiagnosztika és az elektronika. A szervizek mellett várhatóan más szempontokból is érinti majd a munkánkat a villamosítás, például a jármű-értékesítés terén. Az értékesítők inkább szaktanácsadók lesznek, akik az elektromos járművek üzemeltetésével kapcsolatban teljes körű, átfogó megoldásokat kínálnak és értékesítenek majd. Ezeket a területeket is megkezdjük az átalakulást.

Említettük a károsanyag-kibocsátás csökkentését és az elmozdulást a fenntartható közlekedés felé. Mi az előnye annak, hogy a TRATON cégcsoporthoz tartozunk?

Ami a jövőt illeti, jelentős erőforrásokat kell majd beruháznunk az új technikákba, a hálózatba kapcsolhatóságba, a szállítási megoldásokba, a villamosításba és az önvezető járművek fejlesztésébe, ezért jó, hogy a TRATON cégcsoport tagjává váltunk. Ezáltal a szükséges fejlesztések és beruházások megoszthatók a csoport számos márkája között. Szintén kulcsfontosságú volt a jövő szempontjából a nagy hagyományokkal rendelkező amerikai tehergépkocsi-gyártó, a Navistar felvásárlása. Meglehetősen tetemes erőforrásokat ruházunk be Kínában, amely szintén a Scania márka jövőjének egy fontos pillére.

Téged meglepett a járművek iránti kereslet még most is tartó jelentős növekedése?

Ez határozottan mindenkit meglepett, mert a COVID-járvány után még a legoptimistább előrejelzések is nagyon pesszimisták voltak. A gazdaság újraindulásával mindenféle áru szállítása iránt nagy kereslet alakult ki. Másrészt a beszállítóink jelenlegi gondoljai nem éppen csekélyek — a kulcsfontosságú erőforrások iránti nagy kereslethez és a növekvő árakhoz bizonyos alkatrészek hiánya társul. Összességében ez a helyzet lehetetlenné teszi, hogy teljesíthessük a Scania járművek iránti jelenlegi igényt. Sajnáljuk, de semmivel sem tudjuk helyettesíteni a hiányzó anyagokat és alkatrészeket.

Szerinted hogyan alakul mindez a közeljövőben?

Különböző forgatókönyveink vannak, de csak akkor bocsátkozunk majd becslésekbe, ha sikerült stabilizálnunk a helyzetet. Természetesen egyikünknek sincs kristálygömbje, így nem mondhatjuk meg biztosan, hogy hogyan végződnek a dolgok. Gyakran, amikor már azt hisszük, hogy mindent szigorúan az ellenőrzésünk alatt tartunk és mindenre felkészültünk, valami új, váratlan helyzet üti fel a fejét. És az elmúlt évek eseményei csak megerősítik ezt. Ezért mindannyian megpróbáljuk majd a legjobbat kihozni abból, amit a jelenlegi idők és körülmények lehetővé tesznek számunkra.

Kitűztél valamilyen célt, mielőtt átvetted a CER igazgatói tisztségét?

Minden disztribútor szeretne első lenni a piacon, de nekünk ez nem mindig csak annyit jelent, hogy a járművek értékesítési darabszámainak rangsorában az első helyet foglaljuk el. Nekem az a legfőbb célom, hogy az ügyfél-elégedettség terén a legjobbak legyünk, a másik pedig az, hogy a munkavállalóink is elégedettek legyenek. Ezek mindig összefüggésben állnak egymással. Például, ha valamelyik ügyfelünk bemegy a szervizbe és egy együttműködő,

segítőképző szerviztanácsadóval találkozik, akkor biztos lesz abban, hogy az „Első az ügyfél” szlogenünk nem csupán egy üres szólam. Nagyon elégedett leszek, ha sikerül ezt elérnünk és a szervezetünk mindhárom országban jól működik majd, teljesíti a kitűzött célokat, valamint Svédországból továbbra is érkeznek munkatársak megnézni, hogy hogyan kéne csinálni a dolgokat.

Saját meglátásod szerint hogyan tekintenek az ügyfelek világszerte a Scania márkára?

Meggyőződésem, hogy ügyfeleinknek a Scania az első számú prémiummárka. Ahogy már említettem, mindig igyekszünk a legjobbak lenni, és azt szeretnénk, hogy mások is ilyenek lássanak és érzékeljenek bennünket. Mindez az alapértékeknél kezdődik, amelyeket mi vállalatként nemcsak kinyilatkoztatunk, hanem meg is élünk. Ez köt össze bennünket világszerte minden országban. Mindig van egy közös nevező, amely iránymutatást ad és segít elérni a kitűzött célokat. Az ügyfél-elégedettség és a márkaimázs kulcsfontosságú szerepet játszik.

Már sok éve a Scania márkához tartozol. Mit jelent ez Neked személy szerint?

Kialakult a ragaszkodásom a Scania márkához és a svéd kultúrájához, szóval közel áll a szívemhez. Röviden összefoglalva, nehezen tudnám elképzelni az életemet nélküle, mert szakmai értelemben ez a mindenem. Nekem személy szerint ez összefügg a már említett alapértékekkel. Az elmúlt 17 évben ezek jelentősen formáltak engem, akár akkor, amikor nehéz körülmények között kellett dolgoznom, mint például Oroszországban, vagy akkor, amikor megoldást kerestünk a svéd munkatársakkal, ahol egyszerűen más a kultúra, az általános értékek és az életmód. Mindig és mindenhol büszke vagyok a Scania márkára.

Tehát zárszóként és visszatérve a beszélgetésünk kezdetére, mondhatjuk úgy, hogy az álmodat éled?

Teljes mértékben!



ÚJ GENERÁCIÓS SCANIA CITYWIDE MAGYARORSZÁGI BEMUTATÓJA



Az elmúlt hetekben a sajtó képviselői kipróbálhatták a Scania Citywide teljesen elektromos változatát, amely az új generációs Scania Citywide termékcsalád első üdvöskéje. A már jól bevált Scania moduláris rendszernek és a fenntarthatóságba fektetett fejlesztéseknek köszönhetően az összes, piacon elérhető alternatív üzemanyaggal tudjuk kínálni az új modelleket.

„Ideztova 110 éves tapasztalatunk van a busz gyártásban és ezzel az új típussal a Scania olyan előremutató fejlesztéseket is bevezetett, amelyek nagyban növeli a buszok üzembiztonságát, a közlekedésben részt vevők védelmét és ezáltal a balesetek lehetséges elkerülését. Ami egyrészt

üzemeltetői oldalról nagyon nagy előnyt jelent, másrészt, az egész városi, helyközi és távolsági közlekedést sokkal biztonságosabbá teszi. Az új generáció a teljesen új alváz konstrukciókkal kezdődik, gondolok itt az alacsony padlós, a low entry, a Scania Interlink LD és a Scania Touring változatokra.” – kezdte a prezentációját Küzdy László a Scania busz értékesítője.

Egyik nagy büszkesége a Scaniának, hogy az új generációs Citywide járműveit az összes, piacon elérhető alternatív üzemanyaggal tudjuk kínálni, legyen szó, akár biodízelről, biogázzal, földgázzal, hibrid és teljesen elektromos változatról is.

„Mint említettem az új busz generáció új alvázakra épül, itt elsősorban a végig alacsonypadlós elektromos és dízel üzemű változat újdonságát szeretném kiemelni, vagyis már nem keresztbe, hátul van a motor elhelyezve, hanem hosszában, tehát az úgynevezett szöghajtómű megszűnt, ezenkívül a busz vázszerkezete már nem alumínium, hanem rozsdamentes acél, ezzel is érdekes módon súlycsökkentést tudunk elérni. Összességében a korábbi Citywide-okhoz képest közel 20%-os üzemanyag megtakarítást lehet elérni.” – folytatta az új generációs busz család bemutatását Küzdy László.

A sok újdonság mellett van egy nagyon fontos dolog, ami sokak számára újdonság lehet, a „Cut to length concept” eljárás. Régebben az volt a jellemző, hogy 11, 12 vagy 13 méteres járműveket kínáltak a gyártók. Most itt nálunk a Scaniánál azt mondja a gyár, hogy az ügyfél határozza meg az ülések számát, az üléstávolságot, mekkora állóhelyi területet szeretne és ezek alapján meghatározzuk az ideális járműhosszt. 10,8 métertől egészen 13,3 méterig bármilyen hosszúságú buszt le tudunk gyártani, az adott ügyfél igényeire szabva 100 milliméteres lépésekben.

Az új Citywide típusokon már az összes ajtó elektromos működésű. Tehát a pneumatikus ajtókat megszüntettük. Az elektromos ajtók megbízhatóbbak, mert kevesebb alkatrészt tartalmaznak, csöndesebbek és a fogyasztásuk is kedvezőbb, tehát ez is az üzemgazdaságot növeli. További előnyei az új generációnak, az első tengely terhelhetősége, mely jelentősen, több, mint egy tonnával nőtt az előzőhöz képest, ez a buszok teljes utas kapacitására nagyon jótékony hatással van. Az alvázon és a felépítményen elért súlycsökkentésnek köszönhetően körülbelül 400kg-al kisebb a busznak a saját tömege, ez is egyrészt az üzemeltetési költségek szempontjából fontos lehet, mert ennyivel



is kedvezőbb a busz fogyasztása, illetve ugyanúgy növeli a busz utas kapacitását. Az utas folyosó még szélesebb lett az első tengelynél, mint a korábbi kiviteleké, ez is az utas áramlást segíti, illetve az utasok komfort érzetét.

„A műszerfalat ajánlom majd mindenkinek a figyelmébe, függetlenül attól, hogy városi buszról beszélünk, vagy turista kivitelről, az összes busznak nagyon hasonló, gyakorlatilag ugyanilyen műszerfala lesz, egy-két apró különbségtől eltekintve. A gombok úgy vannak elhelyezve, hogy bármelyik gombot bárhova át lehet helyezni és annak megfelelően át tudjuk programozni. Tehát teljesen az adott üzemeltető igényeire lehet szabni a gombok elrendezését. Köszönhetően annak, hogy az egyes modulok CAN-BUS rendszerre csatlakoznak, bármelyik gombra bármilyen funkció felprogramozható.” – emelte ki Küzdy László.



Scania Citywide BEV

„Néhány szót említenék az elektromos buszainkról. Jelen pillanatban kéttengelyes alacsonypadlós kivitelben érhetőek el. Ennek a hosszúsága 11,5-től 13,2 méterig változhat. A maximális sebesség a gyári adatok szerint 85 km/h, de ez a busz 90 km/h-al is megy, ezt tapasztalatból mondom. A kapaszkodó képessége 16%, tehát mondhatjuk azt, hogy Magyarországon, bármilyen viszonyok között meg fognak birkózni az emelkedőkkel. A motor csúcsteljesítménye 300 kW, a folyamatos 30 perces teljesítménye 250 kW. A hatótávolság, figyelembe véve az üzemviszonyokat, az akkumulátor kapacitást és a lemerítési százalékot, körülbelül 115 és 320 km között változik. A balansz töltés teljesen automatizálva van, úgy csinálták meg az akkumulátoroknak a vezérlését, hogy nincs szükség heti balansz töltésre, ez teljesen automatikusan működik, tehát 1 héten hét napot tud dolgozni a jármű. Ami fontos lehet még, hogy lehet pantográfos töltési verziót kérni, azzal akár 450 kW-os gyorstöltést meg lehet valósítani. Illetve a busz elején van egy CCS type2-es töltőcsatlakozó, ahol maximum 150kW-al tölthető. Ez még a nagyobb akkupakk csomag esetén is maximum 2-2,5 órás töltési időt jelent.” – emelte ki a főbb specifikációit az új generációs Scania Citywide BEV busznak Küzdy László a hivatalos magyarországi bemutató alkalmával.





*Áldott, békés karácsonyi
ünnepet kívánunk!*

#AJÖVŐSUPER

SCANIA



**A JÖVŐ
SUPER**

**SCANIA
SUPER**