



VEZETÉSTECHNIKA KÉPZÉS, OKTATÁS

Gépkocsivezető-tréning a Scaniánál

HATÉKONYABB FUVAROZÁS, ALACSONYABB KÖLTSÉGEKKEL!

Régi téma a fuvarozók és gépkocsivezetők között a takarékos és járműkímélő vezetési stílus, amely két alappillére a hatékony fuvarozásnak, nem beszélve a járművének gondját is viselő gépkocsivezetői hozzáállásról. A rövidebb menetidő, a sebességhatárok betartása mellett is lehetséges, s nem feltétlenül kell hozzá 600-700 lóerő! A rossz időjárásra persze nincs ellenszer és egy bekövetkezett forgalmi dugót sem biztos, hogy ki tudunk kerülni, főleg manapság, a behajtási korlátozások miatt.

Mi is részt vettünk a Scania Hungária Kft. egynapos tanfolyamán, hogy a gyakorlatban is megtapasztaljuk, hogyan zajlik egy ilyen tanfolyam és hogyan is lehet ugyanazon az útvonalon, jobb átlagssebességgel és kevesebb üzemanyaggal végigmenni.

Célok és előnyök

A Scania gépkocsivezető-tréning egy egy-séges európai oktatási program, amelyet központi kezdeményezésre dolgoztak ki Södertaljában. Ezt alkalmazták valamennyi európai országban, ahol a gépkocsivezetők saját anyanyelvükön sajátíthatják el. Így biztosított az azonos oktatási színvonal, de ehhez még helyi oktató-programok is társulhatnak.

A Scania oktatóprogramja egyértelműen rámutat, hogy az ember, a gépkocsivezető kulcsszereplője a tökéletes üzemeltetésnek, a biztonságos közlekedésnek, s ezen belül az áruszállításnak. A gépkocsivezető tudása mind üzemanyagköltségben és gyorsabb menetidőben, mind alacsonyabb szerviz- és fenntartási költségben (hajtáslánc és gumiabroncsok élettartama) egyaránt megnyilvánul. Nem beszélve az egyre több technikával telezsúfolt járművekről, amelyek magabiztos, hozzáértő kezelése a nagyobb közlekedésbiztonságban jelentkezik és csökkenő biztosítási díjtételekben hoz hasznot. A jól képzett gépkocsivezetők az ügyfelek bizalmát is erősítik.

A gépkocsivezetők edzésprogramja a jár-

művek fajtájától és alkalmazási területétől függően különböző modulokat tartalmaz. A nagytávolságú tehergépkocsiktól, az áruterítő- és építőipari alkalmazásúakig is kiterjed, sőt a kommunális célú gépkocsik sem hiányoznak belőle. Ugyanígy megtalálhatók a városi, helyközi/turista buszokra szóló részprogramok is.

Legutóbb, az év tavaszától a digitális menetírók kezelésével kapcsolatos ismeretanyag bővült, mert a tanfolyamokon bebizonyosodott, hogy bizony szükség van rá. 2009 őszétől veszi kezdetét az 59/2003 EC direktíva szerinti, a törvényben előírt kötelező továbbképzésen való részvétel lehetősége is. A képzés, továbbképzés fontosságát a YETD sofőrverseny is bizonyítja, főleg a résztvevők emelkedő számával.

Scania Optimum gépjárművezető-tréning

Az ügyfelek három különböző programcsoombsból választhatják ki gépkocsivezetőik számára a legmegfelelőbbet.

■ Scania Optimum Vehicle Handover

2-3 órás elméleti tanfolyam keretében ismerhetik meg a gépkocsivezetők a Scania járműveken található kezelőszerveket,

azok használatát, a jármű napi karbantartásával és szükséghelyzettel kapcsolatos teendőket. Ez a szolgáltatás díjmentes.

■ Scania Optimum Economy Driving

Egynapos tanfolyam, elméleti és gyakorlati részekből áll. Az elméleti rész gépjármű-technikai és vezetéstechnikai előadást tartalmaz, a gyakorlati részben pedig egy 20 tonna műterheléssel megrakott Scania nyerges szerelvényen alkalmazhatják az elméleti részben elsajátított ismereteket. A vezetéstechnikai gyakorlat eredményességét a Scania flotta-analizáló rendszerének segítségével minősítik, – egyénileg, minden egyes résztvevőnél. A képzés díja 120 euro+áfa/fő. Legfeljebb 4 fő esetén működik a leghatékonyabban.

Az ügyfél kérésére – megfelelő létszám esetén – kihelyezett tanfolyamra is lehetőség van, a fuvarozó saját járműveivel.

■ Scania Optimum Defensive Driving

A kétnapos oktatás tartalmazza a fenti gazdaságos vezetésre irányuló tanfolyamot és kapcsolódik hozzá egy balesetmegelőző vezetéstechnikai edzés egy különleges tanpályán, az ügyfél igényei szerint. Egyszerre maximum 4 fő vehet részt, egyéni ár mellett.

Gazdaságos vezetéstechnikai tréning – a résztvevő szemével

Előzetes ütemezés alapján eljött a reggel, amikor mi magunk is beültünk az „iskolapadba” egy napra, Pillár Gyula, a Scania Hungária Kft. gépjárművezető oktatójához.



Rövid bevezető és ismertető után a résztvevők máris volán mögé ülhetnek, és saját stílusukban hajthatnak végig egyszer, mindenki számára méterre pontosan ugyanazon távolságon és útvonalon. Változatosan ipartelepi utak, országúti- és autópálya-szakaszok is szerepelnek, lehetőleg emelkedőkkel, lejtmenettel is tarkítva. A Scania Hungária Kft. kizárólag oktatási célokat szolgáló szerelvénye R 480-as, Euro 4-es EGR-es motorral, 12+2 kúszó fokozatú, kézi kapcsolású váltóval (GRS905R) és retarderrel szerelt vontatóból, valamint a 20 tonna műterheléssel megrakott Schwarzmüller SPA 31E típusú, függönyponyvás félpótkocsiból áll. Menet közben a fedélzeti számítógép és Pillár úr csendben jegyzi a történéseket.

Miután mindenki megtette körét, a következő előadás a Scania által alkalmazott motor-technikát és erőátvitelt, tartós fékeket tekintti át főbb vonalakban, hiszen vannak résztvevők, akik előzőleg más márkák valamely típusáról vagy egy régebbi Scaniáról ültek át jelenlegi járművükre, de nem szabad megfélekedni azokról sem, akiket a gépkocsivezetői szakma csábított el teljesen más terülről és ezért nem rendelkeznek kellő műszaki ismeretekkel, vagy végzettséggel.

A témában kiemelt pontként szerepel: lendület kihasználása emelkedőn – előre látható, vagy tervezett lassítás, megállás előtt, – mert sík terepen akár 300-400 métert is elgurulhatunk alapjáraton, miközben csak kb. 10 km/órát csökken egy 40 tonnás szerelvény sebessége. Lassításhoz, ha lehetséges, csak a tartós fékeket használjuk és csak a szükséges mértékig lassítsunk! Nem mindegy, hogy 20 km/óráról vagy 25-30 km/óráról gyorsítunk vissza például 50 km/óraig. Emelkedőn vagy körforgalomban használjuk ki a motor nyomtatók-rugalmasságát és a legnagyobb nyomtatók teljes tartományát. Ehhez nem árt megismerni a motor pontos karakterét és lehetőleg csak a „zöld” tartományban dolgoztatni, relatív túlpörgetés nélkül. Természetesen nem hiányzik a programból az automatizált, Opticruise váltós modelleknél al-

kalmazható takarékos vezetéstechnika sem, mert a kézi váltóval ellentétben, itt finomabban kell nyomni a gázpedált gyorsításkor. Ez csak néhány szemelvény a számtalan hasznos tudnivaló közül. Jó tudni például, hogy a motorelőmelegítő-körrel ellátott állólófűtés, nem valami extra, hanem környezetbarát és pénzkímélő megoldás, mert fogyasztása 0,3-0,6 liter/óra, amíg télen a hideg motor járátása 2-5 liter gázolajat jelent óránként!

A délutáni, második elméleti részben, már mindenki személyre szabottan kap vezetéstechnikai tanácsokat, stílusának kielemezésére alapozva. A második kört már ennek tudatában kell kivitelezni, törekedni a minél jobb eredmény elérésére. Az eddigi résztvevők eredményein alapuló statisztikák azt mutatják, hogy a résztvevők 80-90 százalékánál érhető el javulás, átlagosan 0,6 liter, a körülbelül 24,2 kilométer alatt, ami 5,6 százalékos megtakarítást jelent, és mindezt 20 másodperces menetidő csökkenés mellett! A helyszínek és távok persze változnak, változhatnak, de egy-egy tanfolyam alkalmával mindenkinek azonosak. Nekünk szám szerint 18,7 kilométer volt a táv, ahol 0,4 liter megtakarítást regisztrált a számítógép, 3 perccel rövidebb menetidő mellett, ugyanazon körülmények között.

A nap záróeseménye a kiértékelés, ahol mindenki szembesülhet az elért eredményével, számszerűen összehasonlítva a két kör közötti különbségeket. Kétségtelenül nagyon hasznos és tanulságos a tanfolyam, bizonyít-

ja, hogy lehet a jó eredmény mellett még jobbat létrehozni, és fény derülhet a résztvevők esetleges rossz beidegződéseire, hibáira is, amelyek kiküszöbölésében szintén segít egy ilyen oktatás.

Megfontolandó az is, hogy az egyenletes 90 km/órás haladásnál már 12 százalékkal (!) több a fogyasztás a 80 km/órás tempóhoz képest. A légtelítő készletek is a rövid idő alatt megtérülő beruházások közé tartoznak, saját szokásos tesztlejtekkel bizonyították, hogy akár 1-1,5 litert is megspórolhatunk minden 100 kilométeren.

Végezetül meg kell még említeni az emberi tényező másik oldalát is, ami nem vezetéstechnikából, hanem hanyagságból, felelőtleneségből adódik. Elrettentő példa, hogy a kamionok 33 százaléka nem megfelelő abroncsnyomással közlekedik, ami plusz üzemanyagköltséget, nagyobb környezetszennyezést jelent és még a jármű stabilitását is rontja. A defektek 90 százaléka a túlmelegedésből és rendszeres túlterhelés miatt következik be! A gumibroncs 10 százalékos túlterhelése 15 százalékos élettartam-csökkenést eredményez.

*

A számok önmagukért beszélnek, mi csak ajánlani tudjuk minden fuvarozónak, – beleértve az akár egyautós magánvállalkozókat is – a Scania tanfolyamait, amelyekre ez év márciusától már az interneten keresztül is lehet jelentkezni (www.scania.hu), időpontot kérni, a gyorsabb és rugalmasabb szervezés érdekében.

Kiss

Egy normál kézi váltós R 480-as, Schwarzmüller függönyponyvás félpóttal, 20 tonnányi próbaterheléssel

