

Kevesebbért többet

A fogyasztáscsökkentés egyre nehezebben valósítható meg motorfejlesztéssel. A járművezetőknek azonban továbbra is rendelkezésére áll egy lehetőség e célra: a gazdaságos vezéstechnika alkalmazása. Ehhez azonban nem elég a rutin, járműfüggő ismeretek is kellenek.



Kecsegtető lehetőség rejlik az üzemanyag-takarékos vezéstechnika oktatásában. Száz kilométerenként 1 liter megtakarításával éves szinten 260 000 forintot spórolhatunk járművenként 100 000 kilométer futásteljesítményt feltételezve. Ez pedig csak az átlag éves futás, ennél többet tesznek meg a kamionok nemzetközi forgalomban, jó néhány sofőrnél pedig egy liternél többet lehetne lefaragni a fogyasztásból.

A fogyasztáscsökkenés eléréséhez felkészült járművezetőkre van szükség. A rutin nem elég, ugyanis szinte minden sofőrnek van kisebb-nagyobb, ismerethiányból eredő rossz beidegződése. A Scania hazai tapasztalatai alapján a takarékos vezéstechnika oktatásán részt vevő gépkocsivezetők 80-90 százaléka kisebb fogyasztással közlekedik a szükséges ismeretek megszerzése után, mint

korábban. A gazdaságos vezéstechnika elméletét és gyakorlatát megismertető tréning (Scania Optimum Economy Driving) mindössze egynapos. Gerincét két tesztvezetés képezi: az elsőt a saját megszokott módján vezet a sofőr, a másodiknál pedig a napközben elsajátított új ismeret birtokában, a tréner tanácsait követve. Mindkét esetben ugyanazon a kis forgalmú, többfajta útszakaszt is tartalmazó körön kell autózni, hogy összehasonlíthatóak legyenek az eredmények. A biatorbágyi Scania-központ közelében kiválasztott útvonal 18,7 km hosszú. A gyakorlati tapasztalatok szerint öt százalékos közeli fogyasztáscsökkenés volt kimutatható a tréninget elvégző százánál is több sofőrnél mért értékek átlagaként. De nemcsak az üzemanyag-felhasználás, hanem az útidő is lerövidült sok sofőrnél az oktatást követően, ami jótékony

következménye a tesztvezetés során feltérképezett és szükség szerint korrigált fékezési szokásoknak. A sofőrképzésre szánt idő és pénz, tehát megtérül. Mégis sokan nem élnek vele, még akkor sem, ha ingyen kapják. Tavaly a nemzetközi forgalomra alkalmas járművet vásárlóknak és a javítási, karbantartási szerződést kötőknek ingyen járt az oktatás. Meglepetésre nem mindenki élt a lehetőséggel, ezért a Scania úgy döntött, hogy 2009 júniusáig meghosszabbítja a térítésmentes tréning felhasználhatóságát. Ezen túlmenően márciusban lehetővé teszi az internetes helyfoglalást az oktatásokra. És itt nemcsak a gazdaságos vezéstechnika kell gondolni, hanem olyan egyéb ma is futó tematikákra, mint a járműtechnológia, járműkezelés (Scania Optimum Vehicle Handover) és a biztonságos, baleset-megelőző vezéstechnika elmélete és gyakorlata (Scania Optimum Defensive Driving). Biatorbágyon – a napi gyakorlat ismeretében – azt is tervbe vették, hogy tavasztól a digitális tachográf kezelését is oktatják majd, ősztől pedig az 59/2003 EC szabályozás szerinti képzési engedély megszerzésére készülnek; előbb teherautó, később pedig buszok vonatkozásában.

Magyarországon 2007-től futatta fel az oktatási tevékenységét a Scania. A cég célja a jogosítvány utáni szakmai képzésekkel: segíteni partnereit a munkájukban – a tréningeken azonnali választ kapnak szakmai kérdéseikre a sofőrök. A hazai járművezetői továbbképzésre saját



Sok ország, egy tudás: a Scania oktatásain minden országban azonos tematika alapján adják át a gazdaságos és a biztonságos vezéstechnika aktuális tudnivalóit



Gyakorlatiasan, a sofőrök bevonásával zajlanak a szükséges elméleti oktatások



Tipp: kis fordulat – amikor lehetséges, nagy fordulat – amikor szükséges



A tempomat használata még városban is megtérülhet, ha megfelelően alkalmazzák

oktatót és nyerges szerelvényt tart fenn a hazai Scania-képviselő. A tréningek leggyakrabban márkabázisaikon zajlanak (Szeged, Tiszaújváros, Biatorbágy), de a fuvarozó cégek saját telephelyén is történhetnek. Igény szerint mindennap használt, megszokott teherautóját is vezetheti az oktatáson részt vevő sofőr, csupán arra van szükség, hogy a kiértékeléshez szükséges adatok hozzáférhetőek legyenek a jármű adathálózatán.

A profi sofőrök alkotta négyfős csoportok között két szakújságírókból álló csapat is részt vehetett a gazdaságos vezetés tréningjén. Szó mi szó, az alkalmi sofőrök feladták a leckét oktatójuknak. Eredményeik kisebb javulást mutattak, mint a gyakorló gépkocsivezetőké, de stagnálás és romlás is előfordult (Lásd: a táblázatban!). Az eredmények kiértékelésekor és korábbi adatokkal történt összevetésekor Pillár Gyula járművezető-oktató arra a következtetésre jutott, hogy az újságírók sokkal tudatosabban

tették a dolgukat, mint azt a napi gyakorlatban szokták a „hivatásosak”. Az is egyértelműen kiderült a tesztkörök alatt, hogy a műkedvelők muszáj, hogy koncentrálnak a vezetésre, mert rutinhiányuk nem teszi lehetővé a megszokásból vezetést. A legnagyobb fejlődést annál a kollégánál lehetett kimutatni, aki az első körben különösebb gondolkodás nélkül ment, ahogy eszébe jutott, a másodikban pedig igyekezett mindent a tanultaknak megfelelően tenni. Az igazsághoz tartozik, hogy a kolléga másodállású buszvezetőként is dolgozik, így a nagy járművek vezetésében van rutinja.

A gazdaságos vezetés nem lehetséges a konkrét járműre vonatkozó ismeretek nélkül, hiszen – példának okáért – a végáttételtől és a motor nyomatékkarakterisztikájától is függ, milyen sebességnél adódik a legkisebb fogyasztás. Hogy csak egyet említsünk az egynapos kurzuson elsajátítható ismeretek közül.

HG ■

ÚJSÁGÍRÓK TRÉNINGEREDMÉNYEI

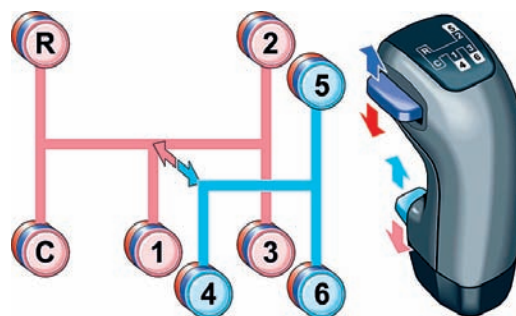
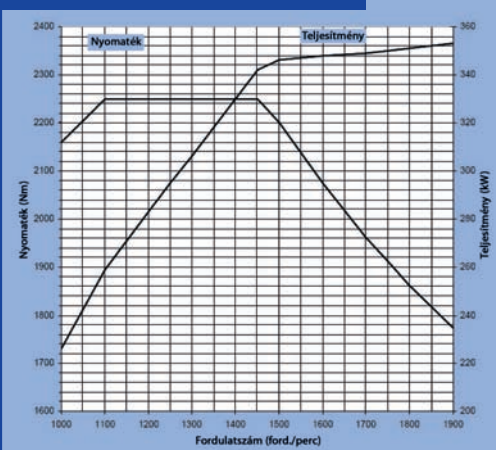
		Újságíró 1	Újságíró 2	Újságíró 3	Újságíró 4	Sofőrátlag
Fogyasztás (l/100 km)	Első kör	45,7	48,39	49,73	46,52	51,87
	Második kör	45,45	46,24	49,73	47,85	49,2
	Változás	-0,25	-2,15	0	+1,33	-2,67
Sebesség (km/óra)	Első kör	49,7	45,1	44,6	43,3	nincs adat
	Második kör	49,1	47,9	49,7	43	nincs adat
	Változás	-0,6	+2,8	+5,1	-0,3	nincs adat
Útidő (perc)	Első kör	22	24	25	25	22
	Második kör	22	23	22	25	23
	Változás	0	-1	-3	0	+1

lastauto omnibus Scania R480 LA 4x2 MNA



Fülke	
Típus	CR 19 H
Motor	
Típus, emisszió	DT 12 17 L01 EGR, Euro 4
Teljesítmény	353 kW (480 LE) 1900 1/percnél
Maximális nyomaték	2250 Nm 1100–14501/percnél
Sebességváltó	
Típus	GRS905R 12+2 fokozat, manuális
Hátó híd	
Típus	ADA1100
Áttétel	2,92
Fékrendszer	
Üzemi fék	EBS elől, hátul tárcsafék
Tartósfék	Scania retarder
Gumiabroncs	
Típus	Goodyear LHS és LHD+
Méret	305/70 R22.5
Félpályacsík	
Schwarz Müller SPA 3 IE	
Terhelés	
20 tonna, 20 darab Euro-raklapon	

TELJESÍTMÉNYDIAGRAM



Az indítófokozat-választás és a felkapcsolás módja erősen fogyasztásbefolyásoló