

# SCANIA

## VILÁGA



**Mindenből  
a legjobbat**

Scania R 480 Euro 5 EGR  
6. oldal

**Scaniák a Soha Trans Kft. flottájában**

17 éve

Scania V8



**SCANIA  
JÁRMŰVEZETŐ-KÉPZÉS  
MAGYARORSZÁGON**

10. oldal



**BEMUTATKOZIK  
A SCANIA  
OLAJCSALÁD**

12. oldal

# TARTALOM

## Scania Világa 2008/3

### 4 Több mint üzlet

Hazánkban az elsők között vásárolt 1991-ben új Scaniát Soha Márton, a Soha Trans Kft. tulajdonosa, és Tamás fiával azóta is a griffes márkát preferálják beszerzéseik során. Lelkesen számoltak be magazinunknak mindarról, ami márkahűségük mögött áll.

### 6 Mindenből a legjobbat

Tavaly világújdonságként mutatta be a Scania az Euro 5 környezetvédelmi normát adalékanyag nélkül teljesítő dizelmotort. A high-tech erőforrással hajtott tesztszerelvény hazánkban is villámlátogatást tett.

### 9 Nincs akadály!

Aligha található volna ideálisabb helyszínt a Scania az építőipari járművek újdonságainak bemutatásához, mint Norvégia egyik legnagyobb, Oslo mellett található kavics- és homokbányája.

### 10 A gazdaságosság iskolája

Már hazánkban is igénybe vehető a Scania járművezető-képzés, amely során a jelentkezők hasznos elméleti, illetve gyakorlati ismeretekre tehetnek szert a gazdaságos és biztonságos vezetésről.

### 12 Olajcsere!

Évekig tartó tesztelés után a Scania bemutatta különböző típusú olajokból álló termékcsaládját.

### 14 Virtuális szelek fújnak

Virtuális modelleken vizsgálják a légáramlást a Karosszéria Fejlesztési Részleg mérnökei, hogy minden eddiginél gyorsabban és tökéletesebben tervezhessék meg az új teherautókat.



4



12



15



6

## 15 Az Utak Királya

Az erő, az érzés és az összetéveszthetetlen hang – többek között ezek tették legendássá a Scania V8-as motorját. Íme, a mögötte álló történet.

## 18 Ügyfeleink mondták

## 20 Tükröm, tükröm...

Életbe lépett az EU külső visszapillantó tükrökre vonatkozó, megszigorított jogszabálya. A Scania szervizekben ezért ingyen ellenőrzik és szükség esetén a lehető legkisebb költséggel felkészítik járművét az új előírások szerint.

## 21 Hírek



„az ügyfelek egy helyen minden szolgáltatást megkaphatnak, amire csak szükségük lehet”

# Kedves Olvasó!

**MA MÁR AZ OLYAN KIVÁLÓ** minőségű termékek, mint a Scania haszonjárművei, is csak hasonlóan kiemelkedő minőséget nyújtó szervizhálózattal válhatnak sikeressé. Éppen ezért a Scania Hungária Kft. egy jól szervezett, megfelelő lefedettséget biztosító és egységesen magas színvonalon teljesítő szervizhálózattal támogatja ügyfeleit fuvarfeladataik teljesítésében. Ennek alapfilozófiája a „One-Stop-Shop” koncepció, amely röviden azt jelenti, hogy az ügyfelek egy helyen minden szolgáltatást megkaphatnak, amire csak szükségük lehet.

Így a Scania márkaszervizek a gépjárművek szakszerű javításán és karbantartásán túlmenően pótkocsik javítását, műszaki vizsgáztatást, környezetvédelmi felülvizsgálatot, abroncsszerelést, balesetes javításokat, valamint légkondicionálók, hűtőfelépítmények javítását, karbantartását is vállalják. Továbbá a járműadatokat, illetve a digitális tachográfadatokat letöltésével, kiértékelésével és tárolásával, útdíjfizető rendszerek beépítésével, valamint assistance segélyszolgálatot állnak az ügyfelek rendelkezésére. Az üzemeltetők a Scania alkatrészek megvásárlásával a garanciális előnyökön túl a fejlesztéstől a logisztikáig az ellátás minden pontján tapasztalható professzionalizmust is élvezhetik. Mindemellett a Scania márkaszervizekben kedvező átalánydíjas javítási és karbantartási szerződéseket köthetnek, illetve személyre szabott pénzügyi szolgáltatásokat vehetnek igénybe.

Mostantól pedig a „One-Stop-Shop” koncepcióba szervesen illeszkedően már saját olajokat is kínál a Scania. A Scania Olaj márkanévvel ellátott kenőanyagokat többéves laboratóriumi és szigorú üzemi tesztek során kifejezetten a Scania haszonjárművekhez válogatták ki, így ezek a lehető legjobb teljesítményt és leghatékonyabb védelmet nyújtják a griffes járművekben. A termékcsalád tagjai között a különféle motorolajok mellett sebességváltókba és differenciálművekbe való kenőanyagok is megtalálhatóak. A tesztelési folyamatról és a Scania Olaj termékekről részletesen olvashat a 12. oldalon.

Kellemes olvasást kívánok ehhez és természetesen a többi érdekes, hasznos cikkhez is!



**SCANIA**

**JOÓ ZOLTÁN**  
SZERVIZHÁLÓZAT VEZETŐ

## Scania Világa

**Főszerkesztő:**  
Kóhegyi Erika

**Kiadja:**

Scania Hungária Kft. – Biatorbágy  
2051 Biatorbágy, Rozália park 1.

**Telefon**  
23-531000

**E-mail**  
marketing@scania.hu

**Fax**  
23-531060

www.scania.hu

**Scania Hungária Kft. –**  
Biatorbágy  
Cím: 2051 Biatorbágy,  
Rozália park 1.  
Tel.: 23-531050  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő: 06.00–24.00,  
kedd–péntek: 00.00–24.00,  
szombat: 00.00–15.00

**Scania Hungária Kft. –**  
Budapest – Kelet  
Cím: 1152 Budapest,  
Városcapu utca 4.  
Tel.: 1-3081190  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő–péntek: 07.00–22.00,  
szombat: 07.00–15.30

**Kapos Járműgyártó**  
**és Javító Zrt.**  
Cím: 7400 Kaposvár,  
Füredi út 180.  
Tel.: 82-411500  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő–péntek: 06.00–18.00

**Scania Hungária Kft. –**  
Lébény  
Cím: 9155 Lébény,  
Göbeház park 1.  
Tel.: 96-564476  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő–péntek: 06.30–22.00,  
szombat: 06.30–15.00

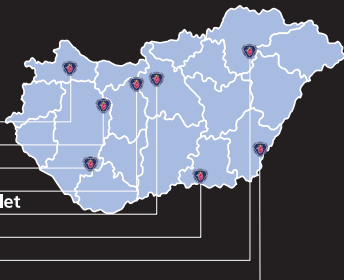
**Scania Hungária Kft. –**  
Szeged  
Cím: 6728 Szeged,  
Fonógyári út 10.  
Tel.: 62-592400  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő–péntek: 07.00–19.00,  
szombat: 07.00–15.00

**Scania Hungária Kft. –**  
Tiszaújváros  
Cím: 3580 Tiszaújváros,  
Debreceni út 4.  
Tel.: 49-540700  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő–péntek: 07.00–22.00,  
szombat: 06.30–15.00

**Vescan Kft.**  
Cím: 8200 Veszprém,  
Házgyári út 16.  
Tel.: 88-442222  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő–péntek: 06.00–20.00,  
szombat: 06.00–14.00

**Békés-Scan Kft.**  
Cím: 5700 Gyula,  
Bicere út 68.  
Tel.: 66-465015  
Szerviz nyitvatartás:  
hétfő–péntek: 07.00–17.00,  
szombat: 08.00–12.00

**Lébény**  
**Veszprém**  
**Kaposvár**  
**Biatorbágy**  
**Budapest-Kelet**  
**Szeged**  
**Tiszaújváros**  
**Gyula**





“

**A Scania több mint egy teherautó, ez egy életérzés.”**

*Soha Tamás, a Soha Trans Kft. kereskedelmi igazgatója*

*Scaniák a Soha Trans Kft. flottájában*

# TÖBB MINT ÜZLET

Szöveg: C. S. Fotó: C. S. és Scania

Hazánkban az elsők között vásárolt 1991-ben új Scaniát Soha Márton, a Soha Trans Kft. tulajdonosa, és Tamás fiával azóta is a griffes márkát preferálják beszerzéseik során.

Lelkesen számoltak be magazinunknak mindarról, ami márkahűségük mögött áll.

**M**INTEGY 80 TEHERGÉPKOCSIT, köztük 45 nemzetközi szerelvényt számláló flotta, egy fővárosi és egy adácsi telephely, saját kamionmosó és javítóbázis, valamint egy üzemanyag-töltő-állomást, nyilvános kamionparkolót, illetve éttermet magában foglaló, épülő komplexum az M3 autópálya mellett – röviden összefoglalva itt tart ma az 1990-ben egyetlen kamionnal egyéni vállalkozásként indult Soha Trans. Eddig azonban igen hosszú és rögös út vezetett, amelynek túlnyomó részét

Scaniákkal tette meg a családi vállalkozás.

Soha Márton 1991-ben a márkáról terjedő legendák, már az akkor is jellemző ügyfélközpontú hozzáállás és a kedvező hiteltételek hatására vásárolta meg első Scaniáját, egy 3-as szériás, V8-as, 420 lóerős modellt. A kékeszöld színű kocsi maximálisan problémamentes üzemeléssel szolgálta meg a bizalmat, olyannyira, hogy több mint 2,2 millió kilométerrel a számlálójában belföldi konténerszállításra a mai napig alkalmazták a vállalatnál.



azonban csak még jobban megalapozták a Soha Trans márkahűségét, így az utóbbi időben már kizárólag Scaniákat vásároltak.

„A némileg magasabb beszerzési árat bőven ellensúlyozzák a kedvező üzemeltetési költségek, a megbízható működés és a hazai értékesítők, illetve szervizek igen felkészült, rugalmas, segítőkész, ügyfélbarát hozzáállása.” – hangsúlyozza Soha Márton. „Nyugodtan állíthatom, hogy a Scaniák átlagosan 1–2 literrel kevesebb üzemanyagot fogyasztanak a konkurensok hasonló modelljeinél. Nálunk az R 420-asok 10–15 tonna hasznos terheléssel nyugat-európai viszonylatban általában 28 litert, de néha ennél is kevesebbet igényelnek száz kilométeren.” – folytatja.



**A Soha Trans legtöbb gépkocsivezetője sértésnek venné, ha nem Scaniával dolgozhatna**

**Soha Márton első Scaniája éppen egyidős kisebbik fiával**



**MIND-EZEK ERED-MÉNYEKÉNT** a Soha Trans mintegy 80 tehergépkocsijának közel fele Scania gyártmányú. Ezek közül a nemzetközi viszonylatban dolgozó nyereses vontatók három 4-es szériás modell kivételével már

mind R 420 Euro 5 Topline kivitelűek, Scania Retarderrel felszerelve és körülbelül a felükben Opticruise automatizált váltó dolgozik. „Munkatársaink szeretik a Topline fülkés belső terét, különösen az R-széria alacsony motorsátrával. Persze a legtöbb feladatra a Highline fülke térkínálata is megfelelő lenne, ám a gépkocsivezetőink negatív megkülönböztetésként élték meg, ha ilyen modellre kellett ülniük. Ezért már csak Topline fülkével rendeljük a járműveket.”

„A kocsik vezetőjének már többször felajánlottuk, hogy átülhet valamelyik fiatalabb, korszerűbb kamionunkra, ám ő ragaszkodik az élő legendához, a régi V8-ashoz.” – mondja Soha Tamás, a Soha Trans kereskedelmi igazgatója. „Meg is értjük,” – teszi hozzá – „a legtöbb gépkocsivezető kollegánk szabályos sértésnek venné, ha nem Scaniát kapna munkaeszközü. A Scania több mint egy teherautó, ez egy életérzés. Hiszem, hogy a legtöbben nem pusztán üzleti megfontolásból választják ezt a márkát.”

**A MEGBÍZHATÓ ÜZEMELÉS** és a hazai képviselőnél kialakult jó személyes kapcsolat elég okot adott arra, hogy beszerzéseik során elsőként mindig a Scaniát vegyék számba, ám olykor a vételár vagy a szállítási határidők miatt más márkájú tehergépkocsikkal is színesedett a flotta. Az így szerzett tapasztalatok

– mondja Soha Tamás. „Többségük az Opticruise váltó kényelmét is élvezzi, abban pedig tökéletesen egyetértenek, hogy hosszú távon kevésbé fáradnak el a Scaniák volánja mögött. Egy repüléssel foglalkozó barátom nem véletlenül fedezett fel már az 1990-es évek elején a 3-as széria íves műszerfalán is a repülőkéhez hasonló, ergonomikus megoldásokat.” – teszi hozzá. „Ugyancsak egyedülálló a Scaniákban, ahogy a különböző részegységek a motortól a váltón és a retarderen át a sebességtartó automatikáig kiváló összhangban, kifinomultan és optimálisan kommunikálnak, illetve együttműködnek. A Scania Retarder hatékonysága szintén példaértékű.”

„Nem kérdéses tehát, hogy a későbbiekben is a Scaniát részesítjük előnyben a járműbeszerzéseink során.” – egészíti ki fia szavait Soha Márton.

**A Soha Trans fuvarfeladataihoz a 420 lóerős, Euro 5-ös, Topline fülkés modellek váltak be a legjobban**



Scania R 480 Euro 5 EGR

# MINDENBŐL A LEGJOBBAT

“ Elkészült a remekmű,  
a szigorú Euro 5 norma kérdését az égéstérben megválaszoló erőforrás.”

Tavaly világújdonságként mutatta be a Scania az Euro 5 környezetvédelmi normát adalékanyag nélkül teljesítő dízelmotort. A high-tech erőforrással hajtott teszt szerelvény hazánkban is villámlátogatást tett.

Szöveg: C.S. Fotó: Kollár Attila

**A**LIG NÉHÁNY ÉVEL ezelőtt még minden haszonjárműgyártó megvalósíthatatlannak tartotta az Euro 5 norma teljesítését az AdBlue adalékanyagot használó SCR-rendszer nélkül. Egyedül a Scaniánál hittek a gépkocsivezetők, illetve az üzemeltetők számára jóval egyszerűbb és kényelmesebb EGR-rendszert alkalmazó Euro 5-ös motorban. A világ egyik legnagyobb, kétezer fős motorfejlesztő részlegének többéves kitartó és elszánt munkája gyümölcseként tavaly elkészült a remekmű, a jövő ősszel életbe lépő, szigorú Euro 5 norma kérdését az égéstérben megválaszoló erőforrás.

**A MŰSZAKI BRAVÚR SIKERES** megvalósítá-

sához a fejlesztők nem érthették be mással, mint mindenből a legjobbal. Ezért tiszta lappal kezdték a munkát és egy teljesen új motorblokkot terveztek. A 11,7 literes motorénál három milliméterrel nagyobb átmérőjű furat és hat milliméterrel hosszabb löket 12,7 literes összlökettérfogatot eredményezett, amely egyúttal a kedvezőbb nyomatéki jelleg eléréséhez is jó alapot nyújtott. Majd ezt a legkorszerűbb műszaki megoldásokkal ruházták fel.

A hengerenkénti adagolóelemes (PDE) befecskendezést a Cumminsszal közösen kifejlesztett közös nyomócsöves, extra nagy nyomású (XPI) rendszer váltotta fel. A korábbinál jóval kisebb és könnyebb, nyolccllyukú injektorok szolenoid



Az AdBlue használata nélkül Euro 5-ös motor egyik fő újdonsága a változó geometriájú turbófeltöltő

keresztmetszetet. A VGT a turbocompoundot is kiváltotta, valamint elősegíti a kipufogógáz-visszavezetés (EGR) hatékony működését. Mindemellett az EGR-t is hatékonyabbá tették. Immár kétlépcsős a rendszer, azaz a kipufogógáz megfelelő hányadát először a hűtőfolyadékot alkalmazó „víz-levegő” hőcserélőn vezetik át, majd ha az üzemelési paraméterek szükségessé teszik, az új, „levegő-levegő” hűtő is keresztülvezetik, mielőtt a szívócsőbe jutna. Így akár 50 Celsius fokra is lehűthetik a hőmérsékletét. Természetesen az új, korszerű rendszerek optimális összehangolására egy fejlettebb, nagyobb teljesítményű vezérlő-

elektronikával is felvértezték az erőforrást. A hab a tortán, hogy a tömény csúcstechnika révén az új motor a kategória legkedvezőbb teljesítmény/nyomaték arányát kínálja. Például a tesztvontatót hajtó 480 lóerős változat az 500 lóerős V8-aséval megegyező, 2500 newtonméter legnagyobb nyomatékot fejt ki, még hozzá különösen alacsony, 1000-1300 közötti percnkénti fordulatszám-tartományban.

**AZ ÚJ MOTOR A HAZAI** tesztút során is a papírforma szerint viselkedett a teljes terhelésű, azaz 40 tonna gördülő össztömegű

szelepe rendkívül pontos befecskendezés-vezérlést tesz lehetővé, és ezáltal a tökéletesebb égés, a kisebb károsanyag-kibocsátás, illetve a csendesebb járás érdekében már három dóziszból áll egy befecskendezési ciklus. Továbbá az XPI-t a PDE-vel ellentétben már nem a vezérműtengely, hanem egy külön nagynyomású szivattyú működteti, így a befecskendezést függetleníthették a motor fordulatszámától.

A feltöltést hasonlóan korszerű rendszerre, változó geometriájú turbófeltöltőre (VGT) bízta, amelyben a turbinaoldalon egy elektromotorral tengelyirányban mozgatott gyűrű biztosítja a mindenkor fordulatszám és terhelés függvényében optimális áramlási



Az új erőforrás nagynyomású, többfázisú, közös nyomócsöves befecskendező-rendszert kapott

szerelvényben. Alacsony fordulatszám-tartományban is igen gyorsan, élénken reagált a gázadásra, dinamizmusa már-már a V8-as modellekével vetekedett, legnagyobb nyomatékát pedig érezhetően már 1100-as fordulatszám környékén leadta. A gyorsan, ugyanakkor lágyan kapcsoló, 12 fokozatú Opticruise automatizált váltó is ennek megfelelően úgy váltott magasabb fokozatba, hogy 1100 környékére essen vissza a fordulatszámérő mutatója, illetve az emelkedőkön is csak ennél az értéknél kapcsol vissza. Erre a tekintélyes nyomatéknak köszönhetően persze ritkán, csak az M1 autópálya legmeredekebb emelkedőin akadt példa, ám a jármű sebessége ekkor sem csökkent 70 kilométer/óra alá. Összehasonlításképpen más, hasonló teljesítményű és specifikációjú szerelvények ugyanezen a kaptatókon két fokozatot is visszaváltak és akár 65-67 kilométer/órára is visszaesik a tempójuk.

**MINDEZEK UTÁN A LEGNAGYOBB** meglepetést a takarékoságával okozta az új motor. A 40 tonnás szerelvény az M1 autópályán Biatorbágy és Győr között oda-vissza átlagosan 26,4 liter gázolajat égetett el száz kilométerenként, amely igen figyelemre méltó érték. Ebben a teljesítménykategóriában még egy SCR-es vontatónak is a becsületére válna, ráadásul az EGR-es modell üzemeltetési költségeihez még az AdBlue adalék árát sem kell hozzászámolni. Sőt, az üzemeltetőnek és a gépkocsivezetőnek nem kell az adalékanyag beszerzésével, kezelésével, adminisztrációjával és tankolásával bajlódni. Az új motor további erénye, hogy míg az 500 lóerős V8-aséval megegyező csúcnyomatékot és vezetési élményt nyújt, addig jó 400 kilogrammal könnyebb annál és a korábbi, 11,7 literes erőforrásnál is csupán 20-30 kilogrammal nehezebb. Így a tömegérzékeny, ám nagy teljesítményigényű építőipari és tartályos, silós alkalmazásokban is kitűnő alter-



**A külső tárolók mostantól felfelé nyíló fedéllel készülnek, megnövelt nyílásukon pedig az ásványvizes egységcsomagok is beférnek**

Újra rendelhető a Topline fülkébe a 4-es szériából ismerős, hátfalra szerelt tárolórendszer



natívát jelenthet, sőt, akár a Skandináviában szokásos 50-60 tonnás szerelvények számára is elegendő lehet.

**AZ R-SZÉRIA MEGJELENÉSEKOR** bevezetett folyamatos termékfejlesztés filozófiájához híven a teszt szerelvény újdonságai ezúttal sem merültek ki a jelenlegi fő attrakciónak számító erőforrással. A gépkocsivezetők igényeire hallgatva megnövelték a fekhely alatti, kívülről és belülről egyaránt hozzáférhető tárolórekeszeket, nagyobb külső nyílásokon pedig immár a szokásos ásványvizes csomagok is beférnek. Igényes megoldás, hogy a mostantól felfelé nyíló fedelüket gázrugók mozgatják.

Tárolóhelyekből azonban sohasem lehet elég egy kamionban, ezért a Topline fülkében egy régi ismerőssel találkoztunk. A szélvédő feletti fekhellyel készülő 4-es szériában alkalmazott hátsó kombinált tárolórendszert újra elővették, leporolták a tervezők, és az R-széria belső színvilágához illeszkedő bézs árnyalatban ismét rendelhető a felső ágy helyére. Különböző méretű, illetve kialakítású rekeszeinek együttes befogadóképessége több száz liter, mikrohullámú sütő, kávéfőző vagy televízió elhelyezésére is alkalmas és akár két hűtőt is tartalmazhat. Ezek mellett már elenyészőnek tűnhet, ám a hosszúra nyúló műszakok során igenis fontos szerepet játszó újítás, hogy a kormánykereket átformálták a két felső küllőjénél. Így jobban rásimul a vezető tenyere, illetve hüvelykujja, vagyis kényelmesebb és biztosabb a volán fogása.

A teszt szerelvény tehát minden szempontból igazolta a fejlesztők kintartásának helyénvalóságát a kezdetben merésznek tűnő elképzelésük, az Euro 5 normát adalékanyag nélkül teljesítő motor mellett. Bizonyára a későbbiekben az üzemeltetők és a gépkocsivezetők is hasonlóan vélekednek majd.



Javított fogású kormánykerék és új díszítőbetétek kerültek a vezető környezetébe



Építőipari újdonságok

# NINCS AKADÁLY!

Aligha találhatott volna ideálisabb helyszínt a Scania az építőipari járművek újdonságainak bemutatásához, mint Norvégia egyik legnagyobb, Oslo mellett található kavics- és homokbányája.

Szöveg: C. S. Fotó: C. S. és Scania

**N**agyratörő célt tűzött ki a Scania az építőipari járművek értékesítése terén, ugyanis 2010-re már 18 ezer tehergépkocsi eladását tervezi.

Ez pedig éppen a másfélszerese a tavaly gazdára talált mennyiségnek. A megvalósításhoz egyrészt dinamikus erősíti jelenlétét a fejlődő országok piacain Kínától Oroszorszáig, másrészt bevezette a ReadyBuilt koncepciót. Ennek értelmében az ügyfelek sok esetben neves helyi gyártókkal együttműködésben felépítményezett, „kulcsra kész” billencseket, illetve mixereket vehetnek át. Így nemcsak gyorsabban, hanem egységiesen magas minőségben és a Scaniától megszokott színvonalas szolgáltatások kíséretében juthatnak hozzá a komplett tehergépkocsihoz.

**MINDEMLELT A GYÁRTÓ** a folyamatos fejlesztés jegyében ismét jó néhány termékújdonságot vezetett be az elmúlt egy év során. A homlokfalról lehajtható széles fellépő egy további kisebb fellépőt kapott, így lényegesen kényelmesebb a magas építésű járművek szélvédőjének megtisztítása. Ezenkívül a bal oldali ajtó mögött, az oldalfalon is kialakítottak egy fellépőt, amelyről a vezető könnyedén rápillanthat a plató tartalmára. Továbbá nemcsak látványosak, de hosszabb élettartamúak és takarékosabbak a napellenző helyzetjelzőbe került LED-ek.

**A FÜLKEKÍNÁLAT A TAVALY** bemutatott G-szériával gyarapodott, amelynek tagjai közép- és magas elhelyezéssel kiválóan betöltik a P- és az R-széria közötti rést. A P-fülkéknél tágasabb belső terükkel, ám az R-fülkéknél alacsonyabb padlószintjükkel arany középutat képviselnek az építőipari alkalmazások számára is. A hosszított, „nappali” fülkék pedig mostantól lehajtható fekhellyel is rendelhetőek. Ősztől már három különböző információs szintet nyújtó műszerpanel közül választhatnak az ügyfelek, a középső szinttől például már a differenciálzárok állapotát vagy a felépítmények üzemelési adatait is megjeleníti a központi kijelző.

**A FÜLKE ALATT A LEGNAGYOBB** szenzációt a vadonatúj fejlesztésű, öthengeres, 9 literes, illetve hat-hengeres, 13 literes motor jelenti, amelyek a világon elsőként adalékanyag nélkül teljesítik az Euro 5 normát. Emellett a fordulatszám állandó szinten tartásával az elindulást lényegesen megkönnyítő Launch control startprogrammal, Opticruise automatizált sebességváltókkal és néhány új mellékajtóművel korszerűsödött a hajtáslánc. Az új, nagyobb teherbírású, illetve könnyebb tengelyek pedig tovább fokozzák a Scaniák termelékenységét. Különleges alkalmazásokra 8x8, 10x4, sőt, akár 12x4 hajtásképletű alvázak is rendelkezésre állnak. Mindezek tükrében korántsem tűnik megvalósíthatatlannak a Scania merész célkitűzése.





# A GAZDASÁGOSSÁG

Szöveg: B. P. Fotó: Kollár Attila és Scania

Már hazánkban is igénybe vehető a Scania járművezető-képzése, amely során a jelentkezők hasznos elméleti, illetve gyakorlati ismeretekre tehetnek szert a gazdaságos és biztonságos vezetésről. Pillár Gyula oktató a Scania saját tulajdonú oktatószerelvényével, illetve igény esetén az ügyfél járművével végzi a továbbképzést. A tréningek helyszíne a Scania biatorbágyi központja, de akár az ügyfél telephelyén is megtartható a program. Az oktatás első tesztköre során az instruktor figyeli a sofőrök vezetési stílusát, valamint méri – többek között – az átlagfogyasztást és a menetidőt. Ezt elméleti oktatás követi, amikor az oktató személyre szabott tanácsokkal látja el és a Scaniák részegységeit kímélő fogásokkal ismerteti meg a résztvevőket. Így a tanfolyam elvégzése nemcsak az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére, hanem az üzemeltetés további költségeinek lefaragására is lehetőséget nyújt. Három gépkocsivezetőt kérdeztünk az oktatás során szerzett tapasztalataikról, illetve azok gyakorlati hasznáról.



# ISKOLÁJA



RÁCZ ANIKÓ, J.S. LOGISTICS KFT.

Kíváncsian vártam az oktatást, talán azért, mert még csak néhány éve vezetek, és szinte biztosra vettem, hogy sok hasznos dolgot tanulhatok. Az első tesztkör nem ment éppen könnyen, mivel ekkor vezettem életemben először kézi kapcsolású sebességváltóval szerelt teherautót. Ez is nagy szerepet játszott abban, hogy elsőre bizony nem a legjobb eredményeket értem el. A telephelyre visszaérve a trénerrel közösen kielemeztük a vezetési

stílusomat, például a fokozatváltásokat, az üzemi és a tartósfékek használatát, illetve rengeteg vezetéstechnikai tanácsot kaptam. Nagyon tetszett, hogy nem csupán magáról a vezetésről tanultunk, hanem járműkezelési, illetve műszaki kérdéseket is érintettünk. Számomra ez különösen jól jött, mivel új Scaniáinkat a tréning után vettük csak át, még nem igazán ismertem az autót, illetve a fülke kezelőszerveit. A napot ismételt tesztkörrel zártuk, ahol már a hallottakat szem előtt tartva és hasznosítva vezettem, ráadásul ráéreztem a sebességváltó használatára is, sőt, jobban meg is kedveltem, mint az automatizált egységeket. Az eredmények kiértékelésekor kiderült, hogy a második körön hat százalékkal kevesebb üzemanyagot használt fel a szerelvény, miközben a menetidőm elhanyagolható mértékben, mindössze egyetlen perccel nőtt. Mivel lehetőség szerint már korábban is előnyben részesítettem a tartós lassítófékek használatát, ezen a területen nem sikerült további javulást elérni. Úgy gondolom, mindenképpen érdemes belevágni az egynapos tréningbe, hiszen azóta a mindennapi munkám során is gazdaságosabban és az autót jobban kímélve vezetek, maximálisan kihasználva a korszerű jármű nyújtotta lehetőségeket.



MOLNÁR ISTVÁN, SPRINTCAMION ZRT.

Több mint tíz éve járok teherautóval és a Scaniákat is jól ismerem, ezért megmondom őszintén, kezdetben kissé talán kételkedve, bár nagy érdeklődéssel álltam a tréninghez. Az első tanulókörön nem is igazán figyeltem a stílusomra, majdnem úgy vezettem az Opticruise váltós szerelvényt, mint egy személyautót. Ennek persze nem is maradt el az eredménye, aznap sikerült a gépkocsivezetők között a legmagasabb üzemanyagfogyasztást produkálnom. Ezután persze már figyelmesen hallgattam az oktató szavait és

igyekeztem az utasításait követve vezetni, mintha csak egy valós fuvart kellene teljesítenem. Az ismételt tesztútvonal eredményeit látva gyorsan vissza is nyertem az önbizalmamat, mivel sofőrtársaim közül a legjelentősebb javulást értem el, pontosan tíz százalékkal kisebb átlagfogyasztás mellett teljesítettem az útvonalat. A hallottak alapján igyekeztem az üzemi fékek használatát is mérsékelni, így 27 helyett már csak 21-szer léptem a fékpedálra a második kör alatt. Magam is meglepődtem, hogy ilyen jelentős javulást hozott a tréning. Ráadásul a továbbképzésen részt vett kollegák azóta nagyobb üzemanyag-megtakarítást érnek el a Scaniákkal. Egy biztos, aki a későbbiekben is alkalmazni tudja az oktatáson tanított vezetési stílust, mindenképpen jól jár.



PATAKI ATTILA, TRANSINTERTOP KFT.

Velem együtt négyen vettünk részt egyszerre az egynapos tréningben a Transintertop Kft. gépkocsivezetői közül. Mivel elég régóta vezetek már, és az elmúlt nyolc évben csak Scaniával jártam, kissé szkeptikusan vártam a továbbképzést, ám az eredmények végül meggyőztek. Az első kört hosszas elemzés és elméleti oktatás követte, ahol a gazdaságos vezetés alapjai mellett a gyakorlatban is jól használható fogásokra is kitért instruktorkunk. Rengeteg hasznos dolgot hallottunk, bár sajnos ezek közül néhány vezetéstechnikai elemet csak ritkán tudok alkalmazni mindennapi munkám során, mert sokszor a forgalom és a többi közlekedő egyszerűen nem teszi lehetővé, hogy például korai gázelvétellel közelítsek meg egy autópálya-lehajtót vagy dombtetőt.

A nap végén valamennyien a korábbinál jobb eredményeket értünk el a tesztútvonalon, én például nyolc százalékkal alacsonyabb átlagfogyasztás és ötödével kevesebb üzemi fékezés mellett teljesítettem a távot, mint reggel. Mivel általában 420-as Scaniával járok, kifejezetten élveztem a 480-as oktatóautó erejét, és igyekeztem kihasználni a motor nagyobb nyomatékát. Cégünk kimutatásai szerint a továbbképzés hosszú távon is hasznosnak bizonyult, mivel azóta a tréningben részt vett gépkocsivezetők mindegyike alacsonyabb átlagfogyasztás mellett végzi munkáját.

Évekig tartó tesztelés után a Scania bemutatta különböző típusú olajokból álló termékcsaládját.

# OLAJCSERE!

**M**IND A KÖRNYEZETET, mind a teherautót jobban kíméli a megfelelő olaj használata. Ugyanakkor a megfelelő olajjal a szervizbe is ritkábban kell ellátogatni. Sőt, a tesztek tanúsága szerint üzemanyag-megtakarítást is eredményezhet.

„Az olaj is egy alkatrész, ezért ugyanakkora odafigyelést érdemel, mint a jármű többi alkatrésze.” – mondja Mattias Berger, aki motorolajokat tesztlát a Scaniánál. Minden nap, amikor a teherautó nem a szervizben áll, az utakat róhatja, hogy pénzt termeljen.”

Berger – az anyagtudományok doktora – és munkatársai nagy figyelmet szentelnek az olajnak. Amióta 1996-ban a Scania kutatólaboratóriumaiban újtárra indult a különleges olajtesztelési és kiválasztási program, 50 különböző motorolaj és 30 sebességváltó-, illetve differenciálmű-olaj üzemi tesztelését végezték el. A tesztek alkalmazástól függően 1-3 évet vesznek igénybe, mivel minden egyes üzemi tesztnek legalább két olajcserét kell magában foglalnia.

„A szakma szigorúnak tartja a tesztjeinket.” –

mondja Henrik Åström, a gépelemek doktora, aki sebességváltó- és differenciálmű-olajokat tesztlát a Scaniánál. „Szerintünk a laboratóriumi próbapadokon végzett tesztek nem elegendők.” – folytatja. „A teherautókat és az autóbuszokat valós üzemi körülmények között kell futtatnunk, hogy a motorok normális igénybevételét szimulálhassuk, beleértve a motorfékezést, a szennyezett töltőlevegőt, a hajtáslánc rezgéseit és az út okozta rezgéseket.”

**AZ OLAJOK TÖBBÉVES** tesztelésének tapasztalataira alapozva jelenhetnek most meg a Scania márkajelű olajok világszerte a műhelyekben. Az új Scania járművek pedig 2008 eleje óta már ezzel az olajcsaláddal feltöltve gurulnak le a gyártósorról. „A Scania olajokat gondosan teszteltük járműveinkben, és az értékeléskor a lehető legmagasabb minőségi szintet érték el. A Scania járművek igényre szabva készülnek, hogy mindenféle üzemi körülmények között helyt álljanak. Kiterjedt laboratóriumi és üzemi tesztek biztosítják az olajok minőségét, így igazoltan megfelelnek a járműveinkhez,” – mondja Henrik Åström.

## SŰRŰ VAGY HÍG?

■ A kenőanyag vékony, csúszós réteget képez két mozgó fémfelület között, amely a súrlódás csökkentésével és a keletkező hő elvezetésével mérsékli a kopást. A jó olaj különböző üzemi hőmérsékleteken is megfelelő viszkozi-

tású. Ha túl híg, nem nyújt kellő védelmet, ha viszont túl sűrű, ellenállást jelent a mozgó alkatrészeknek. A megfelelő viszkozitáson túlmenően az olajban a hő és az oxidáció hatására sem következhetnek be kémiai változások.



A Scania olajfejlesztési programjának vezetői, Henrik Åström és Mattias Berger, mindketten tribológiai kutatók. A tribológia a súrlódással, a kenéssel és a kopással foglalkozó tudományág. Az elnevezés a görög tribos szóból származik, amelynek jelentése „dörzsölni”.

## Melyik olajat válasszam?

### Scania motorolajok

- Scania, E7, motorolaj 15W-40  
Jellemzők: normál használat
- Scania, LDF, motorolaj 15W-40  
Jellemzők: jobb minőség, hosszabb szervizintervallum
- Scania, LDF2, motorolaj 10W-40  
Jellemzők: a legjobb minőség, még hosszabb szervizintervallum

Forduljon Scania márkaszervizéhez, hogy melyik olaj a megfelelő az adott üzemeltetési körülményhez.

A Scania motorolajok, öt literes kannás, 208 literes hordós és ezerliteres tartályos kiszerelésben vásárolhatók meg.

### Scania sebességváltó-olajok

- Scania, STO 1:0, sebességváltó-olaj 80W-90  
Jellemzők: normál minőség  
Felhasználási javaslat: normál használat
- Scania, STO 1:0, nagyteljesítményű sebességváltó-olaj 75W-90



Jellemzők: a legjobb minőség  
Felhasználási javaslat: hideg klímaviszonyok, nagy terhelés és hosszú szervizintervallum

### Scania differenciálmű-olajok

- Scania, STO 1:0, differenciálmű-olaj 85W-140  
Jellemzők: normál minőség  
Felhasználási javaslat: meleg klímaviszonyok, normál használat
- Scania, STO 1:0, differenciálmű-olaj 80W-140  
Jellemzők: normál minőség  
Felhasználási javaslat: normál használat

- Scania, STO 1:0, nagyteljesítményű differenciálmű-olaj 75W-140  
Jellemzők: a legjobb minőség  
Felhasználási javaslat: hideg klímaviszonyok, nagy terhelés és hosszú szervizintervallum

A Scania sebességváltó- és differenciálmű-olajok 208 literes hordós és ezerliteres tartályos kiszerelésben vásárolhatók meg.

2008. szeptembertől már Magyarországon is elérhető a Scania olajok teljes választéka.

# Virtuális szelek fújnak

Virtuális modelleken vizsgálják a légáramlást a Karosszéria Fejlesztési Részleg mérnökei, hogy minden eddiginél gyorsabban és tökéletesebben tervezhessék meg az új teherautókat.

Szöveg: Per-Ola Knutas Illusztráció: Thomas Hällqvist Fotó: Dan Boman

**EGYKORON A SCANIA** fejlesztőmérnökei még szinte kizárólag életnagyságú vagy arányosan kicsinyített modellek szélcsatornás vizsgálatával tesztelték az új koncepciókat. Ma már a hasonló, illetve a sokkal részletesebb tesztet közvetlenül számítógépes környezetben végzik.

Ami korábban hosszú hónapokba és sok ember fáradságos munkájába került, az ma egyetlen hét alatt elkészül, az ötletrajzoktól a részletes elemzési eredményekig. „Az új teherautó-modellek vagy alkatrészek fejlesztésének igen korai szakaszában bekapcsolódunk, általában már az ötletelési fázisban,“ – mondja Thomas Hällqvist, a Scania Karosszéria Fejlesztési Részleg mérnöke.

„Számításaink és elemzési eredményeink így már a termékfejlesztés korai szakaszában kijelölik a fő irányokat.”

Az alkalmazott eljárást számítógépes áramlástanak (CFD) hívják, amely számítógépek segítségével végzi el a levegő és a folyadékok különböző áramlási számításait.

„Néhány éve már pótkocsis szerelvények szimulációját is el tudjuk készíteni. Az áramlási jellemzőktől a motortér hőeloszlásán át a tükörházak körüli légáramlás keltette zajig mindent vizsgálni tudunk” – folytatja Hällqvist.

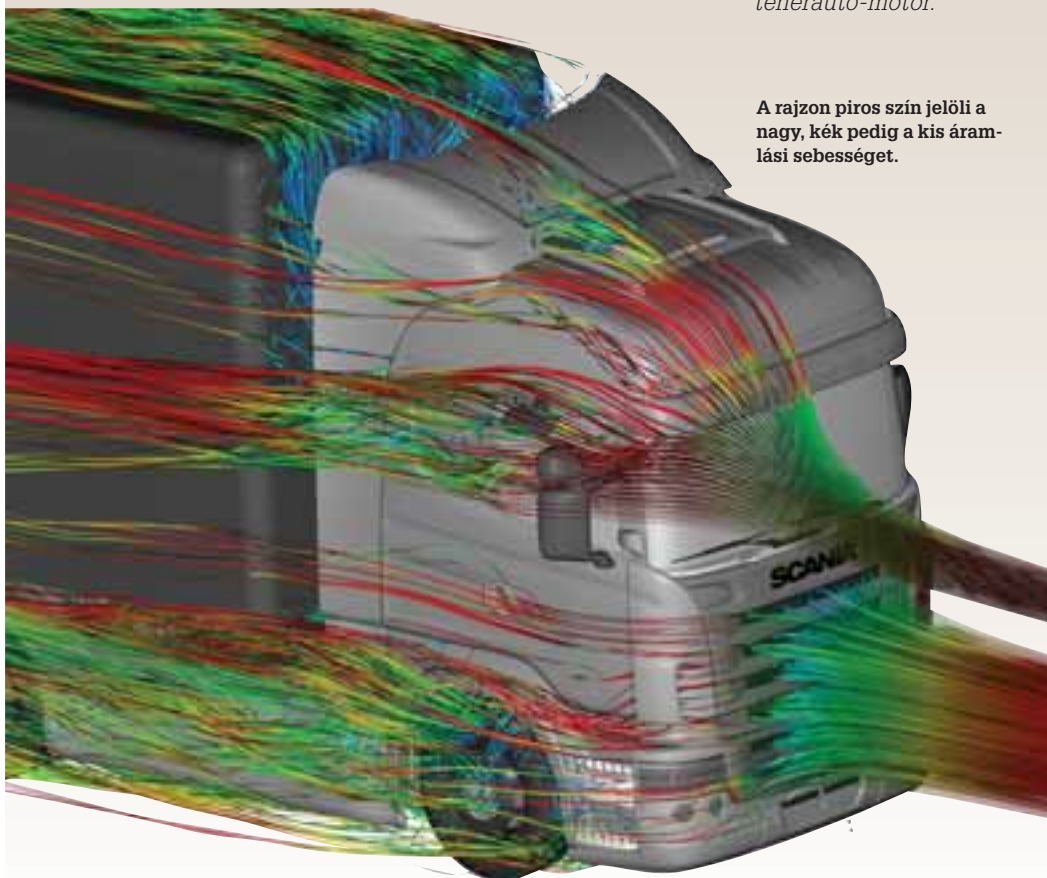
„A számítógép segítségével „kimerevíthetjük” az áramlást, így tüzetesebben megnézhetjük egy alkatrész körül a légáramlást, illetve feltérképezhetjük a hőeloszlását.”

A Scaniánál az új koncepciók fejlesztési folyamata jellemzően azzal kezdődik, hogy a mérnökök elkészítik az egész jármű vagy az adott alkatrész háromdimenziós modelljét egy számítógépes tervezőprogrammal. Ezután a CFD-mérnökök lefuttatják a modellt egy elemző programban, amely megmutatja az áramlási jellemzőit. A folyamat nagyteljesítményű számítógépeket igényel: általában 128 nagysebességű processzor 96 órán keresztül számol. ●



**„Mint egy Spitfire orra – gömbölyded, karcsú forma kiálló elemek nélkül.”**

*Thomas Hällqvist fejlesztőmérnök szerint ilyen egy tökéletes teherautó-motor.*



A rajzon piros szín jelöli a nagy, kék pedig a kis áramlási sebességet.

## A CFD előnyei

- Segít csökkenteni a teherautók légellenállását, és ezáltal mérsékelni az üzemanyag-fogyasztást.
- Tanulmányozható a hűtő, a motor és a sebességváltó körüli, illetve a hűtőn keresztüli légáramlás.
- Elemezhető a motortér hőeloszlása és hőleadása.
- Optimalizálható a motortér formája: egy megfelelően tervezett motortérben kisebbek a nyomáskülönbségek, ami javítja a hűtőlevegő áramlását.
- Meghatározható a légáramlás keltette zajok eredete.
- Tanulmányozható az égési folyamat és a koromképződés a hengerekben.
- Optimalizálható a kipufogó- és a szívórendszer.

SCANIA V8 – A DÜBÖRGŐ LEGENDA

# AZ ÚTAK KIRÁLYA

Szöveg: Per-Erik Nordström  
Fotó: Dan Boman, Ingemar Eriksson, Jonas Nordin, Stefan Almers, Henrique Lorca, Scania Archivum

Az erő, az érzés és az összetéveszthetetlen hang – többek között ezek tették legendássá a Scania V8-as motorját. Íme, a mögötte álló történet.

**A**mikor az 1960-as évek végén a Scania bemutatta a 350 lóerős, V8-as erőforrását, Európa legerősebb dízel teherautó-motorjának számított, és sokáig az is maradt. Valójában a V8 koronázta a Scaniát az Utak Királyává.

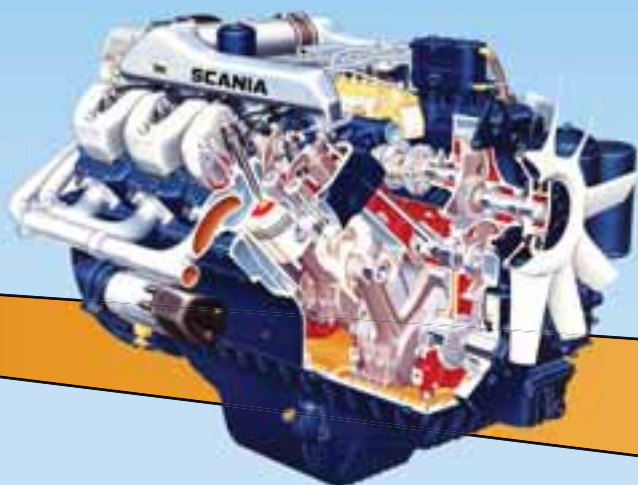
**Az 1960-as évek** elején a Scania-Vabis 8 és 11 literes motorjai már elérték a 250 lóerő teljesítményt, amely a nemzetközi fuvarozás egyre növekvő igényeinek is megfelelt. Ám a Scania-Vabis mérnökei felismerték, hogy ez a teljesítmény hamarosan nem lesz elegendő, különösen a rönkszállítás és a nehézsúlyú, hosszú távú fuvarozás területén. Miért ne próbálnának meg elsők lenni?

A döntés 1962-ben született meg egy jóval erősebb motor megalkotásáról. Ám ekkor már gőzerővel fejlesztették az új generációs, bulldog-fülkés modellt, amellyel 1968-ra kellett elkészülni. Csakhogy ennek fülkéje alatt sem egy soros, nyolchengeres, sem egy nagyméretű soros, hathengeres erőforrás nem fért volna el. Ezért választották a fejlesztők a V-elrendezést. Egy ilyen motor ugyanúgy beépíthetőnek tűnt, mint a 11 literes, soros, hathengeres.

**A koncepció egy** erős, de mégis kompakt egységet takart: egy 90 fokos hengersizűgű, V8-as, 14,2 literes motort. Bengt Gadefelt, a V8-as atyja, így nyilatkozott:

„Felismertük, hogy körülbelül 350 lóerő teljesítmény szükséges a jó vezethetőséghez. Ez nagyjából száz lóerővel többet jelentett, mint a meglévő motorjaink teljesítménye.”





Az új Scania V8 motort 1969 nyarán mutatták be. Akkoriban ez számított Európa legerősebb dízel teherautó-motorjának.



**1969**

**Vadonatúj, kompakt, 14 literes, V8-as motor: 350 LE, 1245 Nm, turbó, különálló hengerfejek**



**1976**

**Az „alacsony fordulatszám filozófia” bevezetése a 375 lóerős, 14 literes, V8-as megjelenésekor, zöld mezővel a fordulatszámőrön. Csúcsnyomaték alacsony fordulatszámon a takarékoság jegyében.**

Scania LBS141 6x2 14 literes, 375 lóerős, V8-as motorral, hűtőfelépítménnyel és –pótkocsival.



**1991**

**500 lóerős V8 EDC-vel és 450 lóerős V8 mechanikus befecskendezéssel. Az első szériagyártású teherautó-motor turbocompounddal (11 literes, 400 lóerős). A Scania első a piacon az Euro 1-gyel.**

Scania T143 4x2 500 Topline silós félpótkocsival.



**Felismertük, hogy körülbelül 350 lóerő teljesítmény szükséges a jó vezethetőséghez. Ez nagyjából száz lóerővel többet jelentett, mint a meglévő motorjaink teljesítménye.”**

*Bengt Gadefelt, a Scania V8 atyja*



A vezethetőséggel jellemezzük, hogy miként viselkedik menet közben egy motor, és persze a hajtáslánc többi eleme. A Scania-Vabis mérnökei a jó vezethetőséget így fogalmazták meg:

- Kevés fokozatváltás a teljes sebességtartományban.
- Nagy vonóerő kis fordulatszámon is.
- A teljes fordulatszám-tartományban kellő teljesítménytartalék.

Egy motor csúcsteljesítménye általában másodlagos a vezethetőségével szemben, ugyanis az erőforrás viselkedését a nyomatéki jellege határozza meg.

Az új Scania-Vabis 14,2 literes motor több szempontból is egyedülállónak számított, és nem is akadt méltó elődje a dízelmotorok világában. Eleve turbófeltöltősnek tervezték és hosszú élettartamúra méretezték.

**Már a motor** megjelenése is igen egyedi a különálló, V-formájú hengerfejekkel. A 350 lóerős teljesítményszintnek pedig az európai versenytársak még csak a közelébe sem értek.

A Scania LB140 modellek gyorsan nagy

visszhangot keltettek. A rendkívüli teljesítmény lapos nyomatékgörbével társult, ami élvezetes és hatékony párosítás egy nehéz járműben. Sok vásárló a V8 emblémát is szerette a hűtőrácsra látni és imádta a jellegzetes, erőt sugárzó, dübörgő motorhangot. Mindez a kivételes megbízhatósággal és a hosszú élettartammal társítva valódi legendává avatta a 14 literes V8-ast. A Scania nyolc évvel később tette meg az

### Hangzatos jellemzők

**A nagy teljesítmény** és nyomaték a Scania V8 alapvető tulajdonságai, de a hangja sem mindennapi.

**Kimagasló takarékoság** – a V8-as motorok kellő tartalékokkal rendelkeznek, így még hegyi utakon is a legjobb üzemanyag-fogyasztást biztosítják.

**Hosszú távú megbízhatóság** – egy nem csúcsra járatott motor kevesebb időt tölt a szervizben.

első lépést a V8-as továbbfejlesztésének útján. A teljesítményét 375 lóerőre növelték és a motor még erősebbé vált alacsony fordulatszám-tartományban. Ezzel egy időben a gyártó bevezette az „alacsony fordulatszám filozófiát”.

- Legnagyobb teljesítmény 350 helyett 375 lóerő, méghozzá 2300 helyett 2000-es fordulatszámon.
- Legnagyobb nyomaték 1245 helyett 1480 newtonméter, és a nyomatékcsúcs 1500 helyett 1300-as fordulatszámon.
- Fajlagos üzemanyag-fogyasztás 216 helyett 211 g/kWh, méghozzá 1600 helyett 1500-as fordulatszámon.

Azóta is ez a filozófia jellemzi a Scania motorfejlesztését.

**A Scania 14 literes** motorjának történelmében a töltőlevegő-hűtés (intercooler) bevezetése jelentette a következő mérföldkővet 1982-ben. Majd 1987-ben bemutatkozott a 3-as széria, amely három új V8-as modellt is kínált, élükön az elektronikus vezérlésű befecskendezés (EDC) révén 470 lóerős változattal.





Az új évezred az erős, 16 literes, V8-assal indult.



Scania R 500 rönkszállító rója Brazília útjait.

**1995**

Bemutatkozik a 4-es széria alaposan továbbfejlesztett 14 literes, V8-as motorral, második generációs EDC vezérléssel (460 és 530 LE). Vadonatúj hathengeres, 12 literes motor is születik (360 és 400 LE).

**1996**

Megnövelik a 4-es széria 9 literes motorját (220, 260 és 310 LE).

**2000**

Vadonatúj, 16 literes, V8-as, Euro 3-as motor (480 és 580 LE) bevezetése a 14 literes fokozatos leváltására. A moduláris felépítés révén sok közös alkatrész a hathengeres, 12 literes motorral.

**2004**

Módosított V8 az R-szériában (500 és 580 LE). Az első Euro 4-es motor bemutatása (12 liter, 420 LE, Scania EGR).

**2005**

A Scania bemutatja minden idők legszelebb motorpalettáját, élén az 500, 560 és 620 lóerős V8-assal. Euro 3-as, Euro 4-es és Euro 5-ös változatok is rendelhetőek.

**2007**

Minden V8-as Euro 5-ösként is rendelhető, folytatva a könnyed teljesítmény és a hosszú élettartam hagyományát.

Az 1990-es évek elején egyre inkább előtérbe került a környezetvédelem. A Scania százéves évfordulója alkalmából 1991-ben bemutatkozott az Euro 1-es motorok családja, köztük két V8-assal: a mechanikus vezérlésű 450 lóerős és az 500 lóerős EDC motorral, amely elsőként érte el a félezer lóerős határt. Időközben a 4-es széria fejlesztése is nagy lendületet vett, amely eredményeként végül 1995-ben látott napvilágot, a 12 literes, soros, hathengeres motor mellett a továbbfejlesztett V8-as 460 és 530 lóerős változatával.

**A harmadik évezredben** a legendás erőforrást fokozatosan leváltotta a még erősebb, 16 literes, V8-as egység, amely 1900-as fordulatszámon 480, illetve 580 lóerőt leadó változatokat kínált, akár 2700 newtonméter nyomatékkal – ez több mint kétszerese az eredeti, 1969-es V8-as nyomatékának.

A Scania összesen 170 ezer 14 literes, V8-as motort gyártott, amely messze a legnagyobb darabszámban eladott erőforrásnak számít a nagyteljesítményű kategóriában. Ha visszaemlékszünk, az első 14 literes,

V8-as motor 350 lóerő teljesítményt és 1245 newtonméter nyomatékot nyújtott. Az utolsó változatot pedig a teherautókban 530 lóerő és 2300 newtonméter, míg a hajókban 800 lóerő jellemezte. A V8-as nyomatéka tehát 85 százalékkal nőtt 32 év alatt.

Az új R-széria 2004-ben született meg a 4-es széria leváltására. Egy évvel később a Scania bemutatta új Euro 4-es és Euro 5-ös motorpalettáját, élén a V8-as motor 500, 560 és 620 lóerős teljesítményszintjeivel, illetve akár 3000 newtonméter nyomatékkal, valamint környezetvédelmi szempontból a leghatékonyabb technológiával. Az utak új királya, a Scania R 620, hosszú

távolságok legyőzésére, nehéz rakományok mozgatására és hegyvidéki utakra készült. A legenda – és a mindenfelé hallható dübörgés – tehát tovább él.





### Tengerész Gábor ügyvezető igazgató, Trans & Cargo Kft., Balassagyarmat

Tavaly egy használt 4-es szériás, 420 lóerős, Topline fülkés Scaniával kezdett nemzetközi fuvarozásba a Trans & Cargo Kft. Megvásárlásakor Tengerész Gábor a grif-es járművek megbízhatóságáról, minőségéről hallott kedvező tapasztalatok alapján választotta ezt a márkát. A vontatót 760 ezer kilométerrel a számlálójában a mai napig problémamentesen működik, ráadásul kedvező üzemanyag-fogyasztással, így a cégnél nyáron egy új, R 420 Euro 5 SCR Topline modell is szolgálatba állt. Az első tízezer kilométer után erről a vontatóról is csak pozitív tapasztalatokat tudott megosztani Tengerész úr, pedig mindkét Scania viszonylag speciális fuvarozást végez. Nyitott, háromtengelyes, mega félpótkocsikkal túlméretes árukat, mint például célgépeket vagy tartályokat szállítanak jellemzően német kikötőkből Magyarországra, illetve Romániába. A Trans & Cargo következő beszerzése várhatóan már az új, Euro 5 EGR motorral hajtott modell lesz.



### ifj. Laczi Zoltán műszaki igazgató, Laczi és Fiai Településszolgáltató Kft., Rösztke

Igen speciális fuvarozási területen tevékenykedik a 14 éves múltra visszatekintő Laczi és Fiai Településszolgáltató Kft., konténeres szerelvényei ugyanis jellemzően szennyvizet, hulladékot és veszélyes anyagot szállítanak, nemzetközi viszonylatban is. A cég tavaly vásárolt először Scaniákat, ám a két használt jármű 700-800 ezer kilométerrel a háta mögött is maximálisan megbízhatóan, bármiféle meghibásodás nélkül dolgozott. Így Laczi Zoltán és fiai ismét a Scania mellett döntöttek. Ennek eredménye a vadonatúj R 420 4x2 modell, 420 lóerős, Euro 4-es, EGR-es motorral, kétfelhelyes fülkével és 12 tonna kapacitású, kétkaros, láncos Hyvalift konténeremelő felépítménnyel. A bejáratos autó átlagfogyasztása az osztrák hegyi utakon pótkocsival, 40 tonna gördülő össztömeggel a versenytársak közül a legkedvezőbb. A cégnél ezért legalább még egy konténeres és egy tartályos Scania beszerzését fontolgatják.



### Hackl Mónika külső kommunikációs menedzser, TESCO GLOBAL Áruházak Zrt., Budaörs

Idén tavasszal négy kategóriában is tehergépjármű-tendert írt ki a Tesco, amelyet a 24 tonnás össztömeg-kategóriában a Scania nyert meg. Hazánk legnagyobb élelmiszer-üzletláncja elsősorban az üzemeltetési költségeket, az alkatrészek elérhetőségét és árát, a menettulajdonságokat, valamint az üzemeltetési tapasztalatokat vette figyelembe a kiválasztáskor. Ezek alapján a Scania P 270 LB6x2HNA modell került ki győztesként, amely kilencliteres, 270 lóerős, Euro 4-es motorjával még a hűtős felépítmény teljes terhelése mellett is ideális a városi forgalomban. Az elsőként átvett öt jármű Debrecen, Miskolc és Nyíregyháza körzetében látja majd el a kisebb áruházakat, ám a Tesco további járműbeszerzéseket is tervez.

## Kender János ügyvezető igazgató, Kender-Gabona Trans Kft., Boldogkőváralja

Kender János 1992 óta foglalkozik gabonaszállítással, öt éve pedig már nemzetközi viszonylatban is fuvarozik. Ekkor vásárolta első Scaniáját, egy használt 4-es szériás, 4x2-es, gabonás billencset a márkáról halott kedvező tapasztalatok alapján. Hamarosan két másik ugyanilyen jármű beszerzése követte az elsőt, és mindhárom 7-8 éves tehergépkocsi a mai napig megbízhatóan, gazdaságosan szolgál az időközben Kft.-vé alakult vállalkozásnál. Így idén augusztusban Kender úr két új, R 420 Euro 5 SCR Highline modellel bővítette flottáját, ám ezek már gabonás billencs félpótkocsikat húzó nyerges vontatók. Az új szerelvények kis saját tömegüknek köszönhetően akár 26 tonna árut is szabályosan szállíthatnak, míg a dímbes-dombos országutakon teljes terheléssel mért bejáratáskori átlagfogyasztásuk is elégedettségre ad okot. Ezért Kender úr már tervezi, hogy a régebbi Scaniákat is újjakra cseréli.



## Geiger Csaba tulajdonos, Geiger és Fia Kft., Bócsa

Valójában egy „véletlen” vásárlás útján került az első Scania az 1995-ben alakult, fatereskedelemmel és –szállítmányozással foglalkozó Geiger és Fia Kft. járműparkjába. A 360 lóerős 113-as azonban elnyúlhatatlanságával és gazdaságos üzemelésével jól megalapozta Geiger Csaba márkahűségét. Így ma már hét Scaniát alkalmaznak, három 6x6-os darus és négy 4x2-es nyerges vontató modellt, vegyesen a 4-es, illetve az R- és a P-szériából, egy kivételével 420 lóerős motorral és Highline fülkével. Geiger úr a Scaniák megbízhatóságával és üzemanyag-fogyasztásával egyaránt elégedett, míg a cég gépjárművezetői szeretik a kényelmüket és a vezethetőségüket. A június végén átvett új R 420 Euro 5 SCR modell fogyasztása és nyomatékossága pedig olyannyira bevált, hogyha legközelebb járműbeszerzésre kerül a sor, szintén ilyet választanak majd.



## Vecsernyés Vince tulajdonos, Hun-95 Bt., Mórahalom

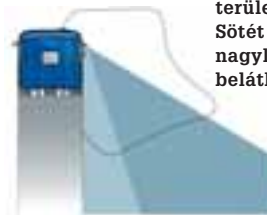
Húsz éve dolgozik a fuvarozásban Vecsernyés Vince, a családi vállalkozásként működő Hun-95 Bt. tulajdonosa. Első Scaniáját, egy 4-es szériás, 420 lóerős, Topline fülkés modellt, mintegy hat évvel ezelőtt vásárolta a márka jó híre és egy alkalmi vétel eredményeként. Ma már nyolc Scania nyerges vontatóval rendelkezik, amelyek hűtős félpótkocsikkal élelmiszert szállítanak szinte Európában. Jelenleg két régi 400-as kivételével már csak 420 lóerős, Topline fülkés vontatók dolgoznak a flottában, közülük három Opticruise váltós. Vecsernyés úr leginkább a Scaniák üzemanyag-fogyasztásával elégedett, nemzetközi viszonylatokat is kiemelkedően kedvező átlaggal teljesítenek a gépkocsivezetői, akik a fülke kényelme miatt szabályosan ragaszkodnak a márkához. A cég legújabb szerzeménye egy R 420 Euro 5 SCR Topline modell, amelyet a tervek szerint jövőre két hasonló követ majd.



Világos terület: a Scania homloktükör által belátható terület  
Sötét terület: az új jogszabály által előírt látómező



Világos terület: a régi jogszabály által előírt látómező  
Sötét terület: az új jogszabály által előírt látómező



Világos terület: a jobb oldali tükörből belátható terület  
Sötét terület: a nagylátószögű tükörből belátható terület

Szöveg: C. S.  
Illusztráció: Scania  
Fotó: Scania

AZ ÚJ JOGSZABÁLYNAK MEGFELELŐ TÜKRÖK A SCANIÁTÓL

# TÜKRÖM, TÜKRÖM...

Életbe lépett az EU külső visszapillantó tükrökre vonatkozó, megszigorított jogszabálya. A Scania szervizekben ezért ingyen ellenőrzik és szükség esetén a lehető legkisebb költséggel felkészítik járművét az új előírások szerint.

**E**URÓPÁBAN ÉVENTE KÖZEL négyszáz gyalogos, kerékpáros és motorkerékpáros esik áldozatul a jobbra sávot váltó vagy kanyarodó tehergépkocsik holtterének. Az ilyen balesetek megelőzésére dolgozták ki az Európai Unióban a 2007/38/EK irányelvet, amely 2008. augusztus 6-án hazánkban is hatályba lépett, és a nem megfelelő visszapillantó tükrök cseréjét 2009. március 31-i határidővel írja elő. Az új szabályozás a 2000. január 1. után forgalomba helyezett, 3,5 tonnát meghaladó össztömegű tehergépkocsikra vonatkozik.

A jogszabály értelmében a járműveknek olyan jobb oldali rámpa- és nagylátószögű tükrökkel kell rendelkezniük, amelyek lehető-

vé teszik a középső kis képen sötétkék színnel jelölt terület beláthatóságát is. Továbbá a jobb oldali fő visszapillantó tükörnek is biztosítani kell a jogszabályban előírt nagy látószöget. Nem elegendő tehát, ha a járművet csupán felszerelik rámpa- és nagylátószögű tükörrel, ezeknek a megfelelő látótérrel is rendelkezniük kell.

Az ügyfelek, üzemeltetők teendőinek megkönnyítésére a Scania márkaszervizek most ingyenesen megvizsgálják, hogy a tükrök megfelelnek-e a jogszabály előírásainak, és szükség esetén megkeresik az átalakítás lehető legolcsóbb módját. Ez adott esetben lehet például a tükrőlap cseréje is, amely csak néhány percet vesz igénybe, és a jármű már folytathatja is útját, immár a megfelelő tükrökkel. Amennyi-

ben a jobb oldali fő tükör cserére kerül, ajánlatos ellenőriztetni, hogy a bal oldalival azonos látóterű-e. A jogszabály szerint ugyan nem előírás, hogy a tükrök látószöge megegyezzen, ám biztonsági okokból célszerű azonos görbületű tükröket alkalmazni.

Az oldalsóhoz hasonlóan veszélyes lehet a járművek előtti holttér is, hiszen egy magas tehergépkocsi előtt közvetlenül áthaladó gyalogosból mit sem láthat a vezető. Ezért 2007 óta az előírásoknak megfelelően minden Scania tehergépjárművet gyárilag homloktükörrel szerelnek fel. A Scania szervizekben azonban a 2007 előtti járművekre csekély ráfordítással utólag is felszereltethető a homloktükör, amely az előírtnál lényegesen nagyobb területet mutat meg a vezetőnek.

Érdemes tehát mielőbb felkeresni valamelyik Scania márkaszervizt a 2000. január 1. után gyártott tehergépkocsik tükreinek ingyenes átvizsgálására és szükség esetén kedvező áron végzett átalakítására.



## Új Scaniák a finn hadseregben

Svédország és Hollandia után az elmúlt hónapokban több más ország hadserege is a Scaniát választotta, így a griffes márka több mint 300 katonai járműre kapott megrendelést. A finn honvédelem például 21 Scania G 380 8x8 modellt rendelt, amelyekhez a finnországi márkakereskedői hálózat szerződéses javítási és karbantartási szolgáltatást, képzést és dokumentációkat is biztosít. Az új, középmagas G-széria hálólhelyes fülkéjével, 380 lóerős motorral, Opticruise automatizált váltóval és összkerékajattal készülő járművekre Multilift horgos konténeremelő felépítmény kerül majd.

# 150000

**Ekkora éves gyártási kapacitás elérését tervezi a Scania 2015-re.**

Ezt a gyártó södertaljai központjában, Leif Östling elnökvérgazgató részvételével tartott Capital Markets Day nevű konferencián tűzték ki célul. A megvalósítás lehetőségét elsősorban a fejlődő piacokon való részvétel erősítésében látja az igazgatótanács.

## Nyerő hajómotorok



Scania motor hajtja a finn határőrség 13 új, Watercat 1300 Patrol típusú hajóját. A Marine AluTech Oy hajógyár új fejlesztésű motorcsónakjai a két 12 literes, hathengeres, 650 lóerős Scania motor és a vízsugárhajtás segítségével akár 40 csomós sebességet is elérhetnek. A hajók így a határőrség vagy a vízi mentők számára is ideális járművek. „Ez a megrendelés is bizonyítja, hogy a Scania motorok még az olyan különleges tengeri alkalmazások, mint a Watercat 1300 Patrol, teljesítménybeli és megbízhatósági követelményeinek is megfelelnek.” – mondja Mikael Lindner, a Scania hajómotorok értékesítési igazgatója.



## Erősítés az Öböl-térségben

Új gyárüzemet létesít a Scania Dubaiban, ezzel is erősítve jelenlétét az arab országok piacán. A tervek szerint 2008 végére elkészülő, 20 ezer négyzetméteres gyárban évente mintegy 1400 tehergépkocsit látnak majd el a helyi üzemeltetési igényeknek megfelelő, kiváló minőségű, építőipari - elsősorban billencs és betonmixer - felépítménnyel. Ezáltal a Scania lényegesen rövidebb szállítási határidővel szolgálhatja ki ügyfeleit, a későbbiekben pedig autóbuszalvázak is készülhetnek majd a korszerű gyárban. „Az Öböl-térség tetemes beruházásai révén az építőipari járművek piaca már ma is eléri az évi húsz-ezer darabot, és a turista, illetve menetrendszerinti autóbuszok iránt szintén növekvő igény mutatkozik.” – hangzott el az alapkövetelési ünnepségen, amelyen Viktória svéd koronahercegnő is részt vett.



## Áttörés Szardíniában

Sikerült betörniük Szardíniába is a Scania autóbuszoknak, még-hozzá mindjárt egy 210 darabos megrendelés elnyerésével. A tekintélyes flottát az Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST) vásárolta a Scania Bus Italy vállalatától. A sziget legnagyobb, évente több mint 12 millió utast szállító autóbusz-üzemeltetője elsősorban a közel félezer járművet számláló flottájának környezetkímélőbbé alakítására írta ki a pályázatot. A Scania Irizar i4 győzelmében így a gazdaságos üzemelés, a kiemelkedő biztonság és a magával ragadó formatervezés mellett a kilencliteres, 280 lóerős, EEV minősítésű motor is fontos szerepet játszott. Ráadásul a Scania új erőforrása a jelenlegi legszigorúbb környezetvédelmi normát is adalékanyag alkalmazása nélkül, kipufogógáz-visszavezetéssel teljesíti.



## Kitüntetett márka

Nagy megtiszteltetésként a Scania Hungária Kft. kapta meg az idén először kiosztott Business Superbrands díjat, amelyet évről évre a vállalkozásokat, szervezeteket kiszolgáló márkák legjobbjainak ítélnek oda. A kilencvenes évek közepén Nagy-Britanniából indult Superbrands program már 82 országban honosodott meg, hazánkban pedig 2004 óta választja meg egy független bizottság a legjobb márkákat. A Business Superbrand címet az a vállalat nyerheti el, amely kiváló hírnevet szerzett saját működési területén és a hozzá kapcsolódó értékek érzelmi vagy kézzel fogható előnyöket jelentenek az ügyfeleinek. A kitüntetés birtokosa tehát a minőséget és a megbízhatóságot képviseli.

Magyarországon a hazai üzleti élet legjobbjait egy 15 tagú szakmai zsűri szavazta meg, amelynek tagjai között Dr. Bienerth Gusztáv, az Amerikai Kereskedelmi Kamara elnöke, dr. Bauer András, a Corvinus Egyetem docense és Kázmér Judit, a Magyar Lapkiadók Egyesületének elnöke is szerepelt.

A Scania a világ egyik legnagyobb nehéztehergépjármű-gyártójaként elsősorban prémium minőségű teherautóival és kiemelkedő kutatás-fejlesztési tevékenységével érdemelte ki a díjat. Sokat nyomott a latban a gyártó új motorja, amely a világon elsőként teljesítette adalékanyag használata nélkül az Euro 5 környezetvédelmi normát.

## Különleges váltóverseny

Kisbéren a világ legfurcsább váltóversenyét rendezték meg. A Scania Hungária Kft. támogatásával július 16-20. között lebonyolított Nemzetközi Egyes Fogathajtó Világkupán ugyanis a szervezők egy ötletes és felettébb különleges váltóversennyel színesítették a programot. A háromfős csapatok lovakhoz nem konyító tagjainak fogathajtásban, a teherautókat nem ismerőknek egy Scania R 480 nyerges vontató vezetésében, míg a versenyautóktól távol állóknak egy Opel Astra pályautó volánjánál kellett rátermettségüket és alkalmazkodóképességüket bizonyítaniuk. A csapattagok között hazai és külföldi üzletemberek, fogathajtó versenybírók, illetve világbajnoki és olimpiai érmes élsportolók is szerepeltek, mint például Salga István és Kadler Viktor kajakozók vagy Polgár Viktória világbajnok showtáncos.

A hagyományteremtő váltóversenyen a Philip Bateman - Mark W. Lee - Hajszán Gyula trió győzedelmeskedett 152 másodperces időeredménnyel, míg Carl-Fredrik Zachrisson, a Scania Hungária Kft. ügyvezető igazgatója, két társával a középmezőnyben végzett 178 másodperccel. Az izgalmas vetélkedőt felhőtlen szórakozást biztosító Skandináv Est követte, ahol többek között a skandináv totó értékes nyereményei és egy svéd slágereket játszó zenekar marasztalta a vendégeket hajnalig.



## Nyári kamionostalálkozók

Két nagyszabású hazai kamionostalálkozón is részt vett a Scania Hungária Kft. idén nyáron, úgy támogatóként, mint kiállítóként. Szegeden július 18-20. között immár 18. alkalommal rendezték meg az ország legjelentősebb kamionos fesztiválját, a Nemzetközi Kamionos Country Találkozót. A péntek este a városon átvonuló konvojt több tízezer kísérték figyelemmel, majd a belvárosban található Partfürdő területén 13 hektár várta a látogatókat. Természetesen ezúttal sem maradt el a kamionos ügyességi és gyorsulási verseny, illetve a szépségverseny, emellett pedig számos szakmai és zenés szórakoztató program tette vonzóbbá a hétvégét.

Nem sokkal később, augusztus 8-10. között a debreceni Vekeri tó kempingjében gyűltek össze a kamionosok és családjaik, valamint a nagyvasak rajongói a III. Kelet-Magyarországi Kamionos Találkozón. Az elmaradhatatlan kamionos felvonuláson és gyorsulási versenyen kívül kamionos szépségverseny, kamionhúzás, főzőverseny, erőemelő bemutató és számos élő koncert szórakoztatta a vendégeket.

Mindkét helyszínen gyönyörű és különleges Scaniákat is szép számban megtekinthettek a látogatók az egyedi festéssel dekorált 3-as szériás csőröstől a díszkivilágítással ellátott 4-es szériás Topline fülkés modellen át a legkorszerűbb V8-as, 620 lóerős R-szériáig.



Bemutatkozik a Scania legújabb szolgáltatása, a

# SCANIA RENT

BÉRELJE KI - PRÓBÁLJA KI - VÁSÁROLJA MEG!



- Szeretne egy új Scania tehergépjárművet, de nem kötelezné el magát hosszú futamidejű lízingszerződéssel?
- Elyert egy új megbízást, amelyhez további járművek szükségesek?
- Átmenetileg vagy szezonálisan nagyobb fuvarkapacításra van szüksége?
- Egyszerűen csak szeretné egy tartalék járművel erősíteni flottáját?
- Váratlanul kiesett a forgalomból egy tehergépjárműve, és ezért azonnal cserejárműre van szüksége?

#### HA IGEN, AKKOR PONTOSAN ÖNNEK SZÓL A SCANIA RENT JÁRMŰBÉRLÉSI SZOLGÁLTATÁS!

- A Scania Rent bérautóflottájában változatos specifikációjú járművek várják
- Akár egy hétre vagy 24 hónapra is bérelhet Scania tehergépjárművet, hathónapos egybefüggő bérleti idő után pedig rendkívül kedvező áron megvásárolhatja azt

- Fix havidíj ellenében egy maximálisan megbízható tehergépjárművet kap. A havidíj a biztosításoktól a javításon és a karbantartáson, illetve a súlyadón át a gumiabroncsokkal kapcsolatos kiadásokig minden járulékos költséget magában foglalhat

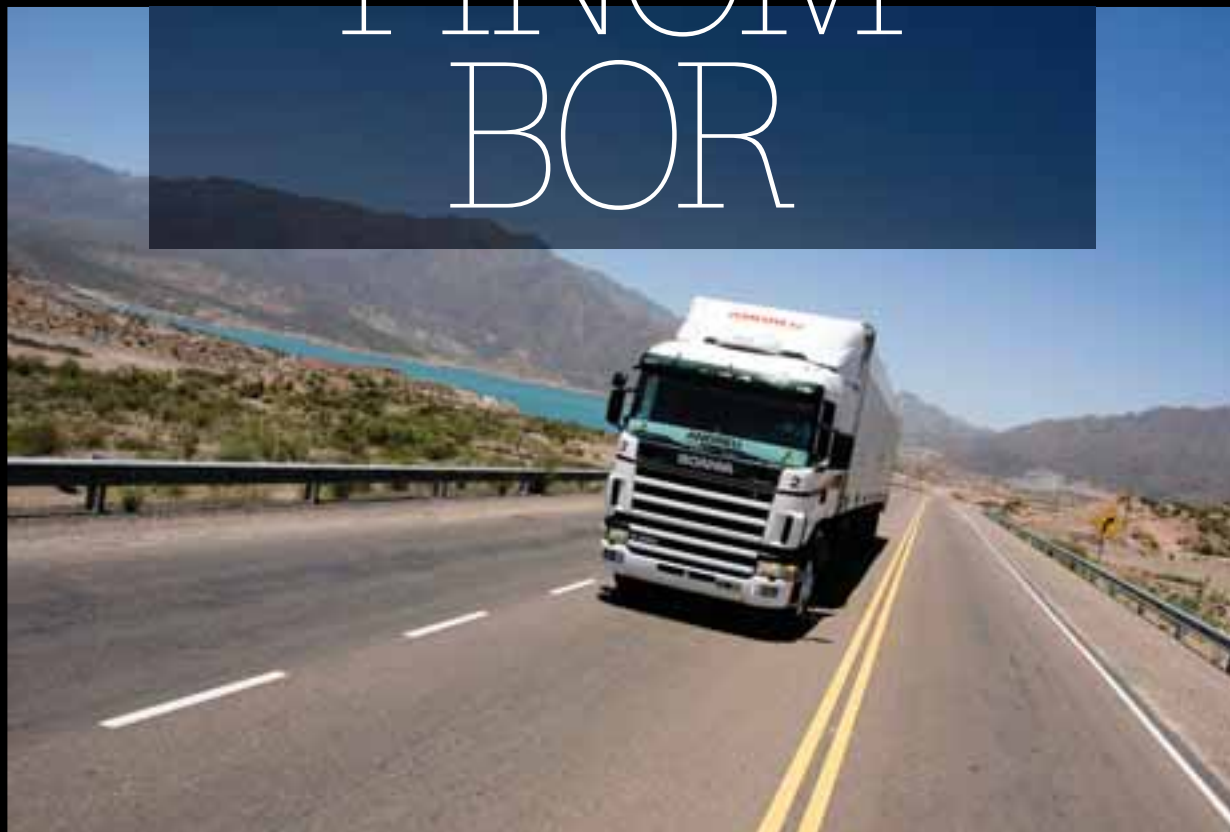
#### MIÉRT ELŐNYÖS A SCANIA RENT SZOLGÁLTATÁS?

- Könnyű, gyors és személyre szabott ügyintézés
- Nem terhelik később felmerülő extra költségek
- Mindig az ügyfelek rendelkezésére áll
- Segítségével azonnal megnövelheti flottája fuvarkapacitását
- Azonnali megoldást nyújt, ha egy járműve váratlanul kiesik a forgalomból
- Segítségével fokozhatja flottája rugalmasságát és változatosságát

A Scania Rent járműbérleti szolgáltatás októbertől a Scania Hungária Kft. minden márkakereskedésében elérhető!

*Argentína, Mendoza,  
2007. december 12., 13.54*

# FINOM BOR



**Helyszín:** Argentína, Mendoza, Potrerillos  
**Időpont:** 2007. december 12., 13.54  
**Szállítmányozó:** Felipe Andreu e Hijos  
**Jármű:** Scania R 380 4x2 Euro 3 nyerges szerelvény  
**Vezető:** Hernán Aballay  
**Rakomány:** Bor Mendoza tartományból  
**Úti cél:** Chile, Valparaiso