

SCANIA

2005/1

Világa



Teszt

SCANIA P380

A Scania történelme • Scania YETD • Új Scania Irizar Century

BEVEZETŐ

Kedves Olvasó!

Ön a Scania Hungária Kft. ügyfél magazinjának első kiadását tartja kezében. Célunk, hogy információval szolgáljunk Önnek a Scania múltjáról, jelenéről és jövőjéről. Cikkeink a magyarországi és a világ többi országában folyó tevékenységünkről és aktualitásokról szólnak. Terveink szerint a magazin évente háromszor fog megjelenni.

Tavaly tavasszal a Scania bemutatta az új R-szériás, ősszel pedig az új P-szériás járműveit. A Scania R-széria elnyerte az „Év Teherautója 2005” kitüntetését is.

Eltelt egy év az Európai Unióhoz való csatlakozás óta. A szállítmányozás területén a szabályok enyhülése mind a szállítmányozással, mind a tehergépjárművek kereskedelmével foglalkozó cégek számára többnyire előnyös volt.

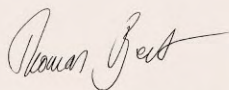
Ebben az évben nagy hangsúlyt fektetünk a biztonságra, amely mindannyiunk számára fontos terület. 2003-ban több mint 50 000 ember veszítette életét közúti balesetben Európában, amelyből 500 tehergépjármű-vezető volt. Mit gondol, mi lenne az emberek reakciója, ha évente 500 repülőgép, fedélzetén egyenként 100 utassal lezuhanna?

A Scania ebben az évben meghirdette a Young European Truck Driver (Fiatal Európai Tehergépkocsi-vezető) versenyét, amellyel megpróbálunk hozzájárulni, hogy az utakon a közlekedés biztonságosabbá váljon és segítsük a környezetvédelmet. Több mint 560 magyar tehergépkocsi-vezető jelentkezett a versenyre.

A győztes a svédországi döntőben méri össze majd tudását a többi ország versenyzőivel, amelynek fődíja egy új R-szériás tehergépjármű. Reméljük, hogy a nyertes Magyarországról kerül ki!

Remélem hasznosnak találja majd a magazinban található információkat és örömmel vesszük véleményét, hozzászólását, hogy még jobb tegyük a magazint.

Kellemes olvasást kívánok!



Thomas Bertilsson
A Scania Hungária Kft. ügyvezető igazgatója



TARTALOM

3 **SCANIA HÍREK**

4 **DICSŐ MÚLT**
Scania történelem I. rész

5 **NYÚZÓPRÓBA**
Bemutakoztak az új építőipari Scaniák

6-7 **KI LESZ A LEGJOBB?**
Scania YETD 2005

8-9 **SCANIA-ÉRZÉS TEREPEEN**
Scania P 380 CB8x4ENZ

10 **MINDENKI KEDVENCE**
Az új Scania Irizar Century

11 **ÜGYFELEINK MONDTÁK**

12 **A SCANIA KÉSZEN ÁLL**
Válasz az Euro 4-re



Kiadja:
Scania Hungária Kft. – Biatorbágy
Cím: 2051 Biatorbágy, Rozália park 1.
Tel.: 23-531050
E-mail: marketing@scania.hu
www.scania.hu



Scania Hungária Kft. – Biatorbágy
Cím: 2051 Biatorbágy, Rozália park 1.
Tel.: 23-531050
Szerviz nyitvatartás: hétfő: 08-24, kedd-péntek: 00.00-24.00, szombat: 00.00-15.00

Scania Hungária Kft. – Budapest
Cím: 1151 Budapest, Bogács utca 1-3.
Tel.: 1-3081190
Szerviz nyitvatartás: hétfő-péntek: 07.00-19.00, szombat: 07.00-15.30

Kapos Járműgyártó és Javító Rt.
Cím: 7400 Kaposvár, Fűredi 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

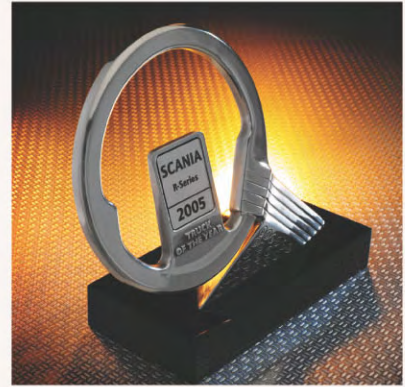
Scania Hungária Kft. – Szeged
Cím: 6728 Szeged, Fonógyári út 10.
Tel.: 62-592400
Szerviz nyitvatartás: hétfő-péntek: 07.00-19.00, szombat: 07.00-12.00

Scania Hungária Kft. – Tiszaújváros
Cím: 3580 Tiszaújváros, Debrecei út 4.
Tel.: 49-341595
Szerviz nyitvatartás: hétfő-péntek: 06.00-20.00, szombat: 06.30-15.00

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

AZ „ÉV TEHERAUTÓJA”: SCANIA R-SOROZAT

Hannoverben, a 2004-es IAA Haszonjármű-kiállításon adták át a szakma egyik legjelentősebb elismerését, az „Év Teherautója 2005” címet. A neves kitüntetés a tavalyi év elején megjelent, elsődlegesen hosszú távú szállítási feladatokra tervezett Scania R-sorozat nyerte el. A zsűri döntése során sokat nyomott a latban az R-sorozat komfortos és ergonomikus fülkéje. Emellett a típus korszerű elektronikája, tökéletesített hajtásláncja és az alacsony károsanyag-kibocsátású, takarékos motorok biztosították az első helyet.



BÚCSÚZIK A CSŐRŐS



Olyannyira csökkentek az elmúlt tíz évben a Scania T-sorozat eladásai, hogy további fejlesztése és gyártása már nem kifizetődő. Minden piacon egyre kisebb az érdeklődés a csőrös teherautók iránt, sajnos a hosszkorlátozások és a nehézkesebb manőverezés nem kedvez a nagytetű vontatóknak. 2004-ben csupán mintegy ezer darab új T-sorozatú teherautó talált gazdára. Az elmúlt évtizedben Európában 50, míg Dél-Amerikában 90 százalékkal estek vissza a tekintélyt parancsoló jármű eladásai. Az utolsó csőrös Scania teherautó 2005 októberében gördül ki a gyárkapun, ezzel egy évszázados fejezet zárul le a Scania történelmében.



Disztárcsa első kerékhez
19.900 Ft
Cikkszám: 581121

Scania tartozékok az egyedi megjelenésért!

A Scania kiegészítők mindegyike gondosan megtervezett és alaposan tesztelt, hogy az Ön Scania járművének tökéletesen megfeleljen, és igazán egyénivé váljon. Varázsolja egyedibbé járművét a Scania külső, belső kiegészítőivel, felszereléseivel. Tekintse meg aktuális kedvezményes árainkat! További felvilágosításért forduljon Scania márkaszervizéhez! Az árak netto listaárak!
Az akció május 1-től június 30-ig érvényes!



Disztárcsa rozsdamentes acélból
9.150 Ft
Cikkszám 1320427



Xenon lámpakészlet
348.000 Ft
Az eredeti fényszórók helyére beépíthető készlet.

Alkatrészakció a 3-as sorozatra!

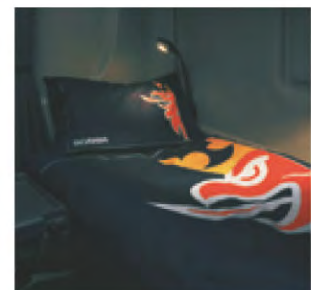
Az akció részletei felől érdeklődjön a Scania márkaszervizénél!

Üzemanyagtank beépítés kedvező feltételekkel!

600 literes tank+beépítés 448 000 Ft
700 literes tank+beépítés 498 000 Ft

OBU beépítés márkaszervizeinkben!

Idén január 1-től Németországban autópályadíjat vezetnek be a tehergépkocsikra 12 tonna össztömegtől. Ha Ön rendszeresen használja a német autópályákat, javasolt az automatikus bekönyvelés alkalmazása az on-board unit (OBU) fedélzeti egység segítségével. A nyár közepétől a biatorbágyi és a szegedi márkaszervizünkben is beépíthető az OBU-t.



Ágynemű
9.600 Ft
Ágytakaró, párnahuzat, lepedő,
100% pamut. Cikkszám: 1741680



Dicső múlt Scania történelem I. rész

Több mint száz esztendő s a Scania, a világ egyik legelső, patinás múltú teherautó-gyártója. A termékeny időszakot cikksorozatunkban mutatjuk be, amelynek első részében az 1930-as évek elejéig tekintjük át a Scania izgalmas fejlesztéseit.

Egészen a múlt század legelejéig nyúlnak vissza a Scania gyökerei. A céget 1901-ben alapították a Svédország dél-nyugati részén fekvő Malmö városában, és egy évvel később már be is mutatták az első Scania névvel fémjelzett tehérgépkocsit. A másfél tonna teherbírási járművet kéthengeres, 12 lóerős motor hajtotta. Szinte ezzel egy időben a Stockholm melletti Södertälje egyik kis cégének műhelyéből egy kilenc lóerős prototípus gördült ki. A Vagnfabriks-Aktiebolaget i Södertelge (Vabis) jelentős tapasztalatokkal rendelkezett a járműépítés terén, hiszen 1891-es megalapítása óta vagonokat készített a svéd vasút számára. A teherautók alkalmazása annyira új ötlet volt, hogy évekbe telt, mire a befektetők és a nagykö-

zönség is elfogadta, így csak 1907-ben indulhatott el a sorozatgyártás. 1911-ben a Svédország járműipari szempontból is termékeny, déli Skåne (angolul Scania) nevet viselő területéről elkeresztelt járműgyár, illetve a Vabis egyesült, így megszületett az első kifejezetten személyszállítás céljára készült haszonjárművük, az első Scania-Vabis modell. A vidék jellegzetes címerállata, a tűzokádó griffmadár pedig mind a mai napig a Scania jelvényét díszíti. Nyolc évvel később a Scania-Vabis már a teherautók gyártására koncentrált. Az új koncepció alapja az 1920-ban kifejlesztett üzemanyag-takarékos motor és négyfokozatú sebességváltó volt. A cég folyamatosan fejlesztette már amúgy is hatékony motorjait, 1922-ben például egy új



A Vabis első Södertäljében gyártott teherautója 1902-ből



A Scania-Vabis 3,5 tonnás teherautója 1924-ből

típusú karburátorral álltak elő. Egy évvel később megjelent a Scania új motorcsaládja, amelynek sűrítési viszonya a dugattyúk cseréjével változtatható volt, így benzinnel, benzin-alkohol keverékkel vagy tiszta alkohollal is üzemelhetett.

A gazdasági világválság 1932 táján érte el Svédországot, ekkor a gyár eladásai mintegy 60 százalékkal visszaestek, nehéz helyzet elé állítva a vezetőséget. Az új gazdasági környezet új haszonjárműveket kívánt, amelyeket már a következő fejezetünkben mutatunk be.



Nyúzópróba

Bemutakoztak az új építőipari Scaniák

Április elején hazánkba is megérkeztek a Scania teljes típuskínálatának tavalyi megújításával megfiatalodott, építőipari alkalmazásra szánt modelljei. Az új nemzedék P-sorozatú képviselőit ügyfeleink a Veszprém melletti Csatári-hegyen tesztelték.

Nem is találhattak volna „felderítőink” ideálisabb helyszínt az új építőipari Scaniák teszteléséhez, hiszen a Csatári-hegy és környéke kiválóan szimulálta a járművek szokásos munkakörnyezetét. Poros földutak, meredek emelkedők és kaputatók, valamint egy köves szurdok jellemezte a pályát. Nem is életszerű egy próba jó adag sár nélkül, ezért az egyik völgy alján a mixer „könnyített magán”. A betonkeverőből leengedett víz nyomán tisztességes dagonya jött létre. A bemutatón három négytengelyes, 8x4-es billencs mellett egy háromtengelyes, 6x4-es, három oldalra billenthető felépítményű Scania P-sorozat is az ügyfelek rendelkezésére állt, sőt, még a lengyel vezérképviselet Magyarországon vendégeskedő négytengelyes betonmixerre is tiszteletét tette. A meghívot-

tak a tesztpilóták segítségével reggeltől késő délutánig hajtották az újdonságokat. Az ügyfelek terepjárós kirándulásokon is részt vehettek, és emellett kérdéseiket is feltehték készséges értékesítőinknek.

Felkészülten

Partereink így az új Scaniák korszerű műszaki megoldásai, minden igényt kielégítő komfortja és robusztus felépítése mellett megbizonyosodhattak arról is, hogy az építőipari teherautók folyamatosan rendelkezésükre állnak. Az értékesítés során szerzett tapasztalatok és az ügyfelek igényei alapján állítottuk össze a legtöbb vevői kívánságot kielégítő járműveket, amelyek folyamatosan elérhetőek a raktárkészletnek köszönhetően. A készletből a Veszprém mellett is bemutatott 8x4-es billencseket a 11 literes motor 380 lóerős változata

Az új Scania P-sorozat mixerkecsihöz is kiváló alapjárműként szolgál



Az építőipari Scaniák teszteléséről természetesen a dagonya sem hiányzott

mozgatta. A P-fülke hosszított nappali kivitelének térkínálatáról mindenki elismerően nyilatkozott, továbbá kiváló terepjáró képességüket is bebizonyították az új modellek. Megmutatták, hogy a jóból is lehet még jobbat csinálni, és a 4-es sorozat utódja méltó a griffes márka hagyományaihoz.



Ki lesz a legjobb?

Scania YETD 2005

Immár második alkalommal hívta nemes vetélkedésre Európa fiataljait a Scania. Idén 27 európai ország mellett már Magyarország 560 fiatal sofőrje is indult a Fiatal Európai Tehergépkocsi-vezető (YETD) címért.

Évente mintegy 50 ezren veszítik életüket Európa útjain. Az Európai Bizottság az egész kontinensre kiterjedő kampányba kezdett, hogy javítson ezen a szomorú statisztikán. A cél, hogy 2010-re a felére csökkenjen a közúti balesetek száma. A balesetek túlnyomórészt a sofőr hibájából következnek be, tehát ezek megelőzésének kulcsa a gépkocsivezető. Egy jól képzett és gyakorlott sofőrnek lényegesen nagyobb esélye van elkerülni egy balesetet, és megmenteni utasait, illetve más autósok életét.

Ezt felismerve a Scania, mint a

közlekedésbiztonság elkötelezettje, 2003-ban úgy döntött, hogy egy színvonalas nemzetközi verseny megrendezésével járul hozzá az Európai Bizottság programjához. Az idén második alkalommal megrendezett „Fiatal Európai Tehergépkocsi-vezető” (Young European Truck Driver – YETD) megmérettetésén immár a magyar tehergépkocsi-vezetők is indulhattak. A verseny védnökei az Európai Bizottság és a Közúti Fuvarozók Nemzetközi Szervezete (International Road Transportation Union – IRU), fő támogatói pedig a Michelin és a Shell. Magyarországon a

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM), az Országos Balesetmegelőzési Bizottság és az IRU hazai taggyesülete, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE) védnöksége alatt folyik a vetélkedés. A verseny emellett szoros összhangban áll az EU hivatásos gépjárművezetői oktatásra vonatkozó 2003/59/EC irányelvvel is, amely a fiatal sofőrök biztonság-tudatának fejlesztésére irányul.

Első a biztonság

A versenyen azok a magyar állampolgárok vehettek részt, akik 1970. január 1-jén vagy később születtek



1. A manőverezési feladatok közül az egyik legnehezebb, amikor a jármű orrának közepét a színes tábla középpontja fölé kell célozni

2. A versenyzők több méteres távolságból minél szűkebbre állítják be a kaput, hogy még a teljes szerelvénnel át tudjanak hajtani, annál több pontot kapnak

3. A regionális döntőkön nagy érdeklődés kísérte a látványos gyakorlati feladatokat

és érvényes CE kategóriás vezetői engedéllyel rendelkeznek. Az első fordulóban a jelentkezőknek elméleti tesztet kellett kitölteniük. A kérdőív kérdései érintették a teherautókra és a szállítmányozásra vonatkozó jogszabályokat, a KRESZ előírásait, a modern tehergépjárművek műszaki megoldásait, illetve az ezekkel összefüggő fizikai és kémiai kérdéseket is. Az előválogatókról hatvanan jutottak tovább a területi döntőkbe, amelyeket áprilisban és májusban rendeztünk négy Scania márkaszervizben Tiszaújvárosban, Biatorbágyon, Szegeden és Veszprémben. Ezek során a jelentkezőknek gyakorlatban is bizonyítaniuk kellett felkészültségüket. Minden

résztevőnek ugyanazzal a Scania nyerges szerelvénnel kellett teljesítenie a manőverezéssel és üzemanyag-takarékos vezetéssel kapcsolatos feladatokat. Minden fordulóból hárman vehetnek majd részt a magyarországi döntőben június 4-én, ahol az ország 12 legjobb teherautó-vezetője mérkőzik meg egymással elméleti és gyakorlati versenyszámokban.

A nyertes képviseli hazánkat szeptemberben a Scania södertäljei központjában az európai döntőn. A tét nem csekély, a győztes gépkocsivezető jutalma egy új Scania R-szériás nyergesvontató. A második helyezettre a Michelin jóvoltából feledhetetlen élményvezetés vár egy európai Forma-1-es verseny-

pályán, a harmadik díjat, egy látogatást a Ferrarinál pedig a Shell ajánlotta fel.

Az európai döntő minden résztvevője meghívást kap Amszterdamban, az októberben megrendezésre kerülő RAI Nemzetközi Haszonjármű-kiállításra. A döntő első három helyezettjét meghívják a Scania Szállítási Konferenciájára Brüsszelbe is, ezzel is megköszönve részvételüket és elismerve eredményeiket.

A Scania egyedülálló vetélkedőjének fő célja azonban, hogy a biztonságtechnikai szempontból hasznos tudnivalókra felhívja a fiatal sofőrök figyelmét, valamint emelje a tehergépkocsi-vezető szakma presztízsét.



Scania-érzés terepen

Scania P 380 CB8x4ENZ

Végtelen autópályák tekintélyt parancsoló vándora jut legtöbbször eszünkbe a Scania márkanevről. Holott a nagy múltú svéd gyártó az építőipar számára is régóta kínálja erős és megbízható teherautóit. A Veszprém mellett bemutatkozott új modellek legszebb példányát alaposabb tesztre fogtuk egy kavicsbányában.

Közismert erényei mellett a Scania egyik érdekessége, hogy sokakból érzelmeket is kivált. Aki vezet, abból büszkeséget, aki mászt vezet, abból egy kis irigységet. Ezt leginkább elegáns, egyedi megjelenésével, külön megoldásaival, fülkéje emberközponti és igényes kialakításával, valamint legendás erejével és megbízhatóságával vívta ki magának, amit az új P-, R- és T-sorozat csak tovább fokoz. A Scania-érzésről pedig a teljes típuskínálat moduláris felépítésének köszönhetően az építőipari modellek tulajdonosai-

nak, illetve sofőrjeinek sem kell lemondaniuk.

Tesztautónk az építőipari alkalmazásban minden bizonnyal legkeresettebb „P” jelű, azaz alacsonyra helyezett fülkét kapta, ami azonban a kocsik megjelenésén, komfortján mit sem változtat a közúti modellekéhez képest. A jó terepjáró képesség érdekében az első tengely előtt minden a lehető legmagasabbra került, ha a kocsik orra mégis találkozna a talajjal, a masszív első aláfutásgátló, mint a legalacsonyabb pont, megfelelő védelmet nyújt.

Teljes kényelemben

Tesztünk során a P-sorozatnál újdonságként bemutatott nappali fülkével ismerkedhettünk meg. A meghosszabbított kabin nem csak a térérzetet növeli jelentősen. Egyrészt az ülések mögött jól kihasználható rakodóhelyet biztosít és a motorsátorra is méretes tároló került, másrészt pihenőidőben vagy várakozáskor az üléstámla is kényelmesen hátradönthető. Szintén praktikus, hogy a kísérelés lapja felhajtván megnöveli a szabad teret. Az igényes bőr-szövet kárpitozású vezetőülés, a már-már személyau-



1



2



3

1. Az új P-sorozat jellegzetesen ívelt műszerfala a Scaniától már megszokott ergonomikus elrendezést biztosít

2. A 10,6 literes, soros, hathengeres motor 380 lóerős változata a zárt bányaterületen alaposan túlterhelt jármű mozgatásával is könnyen megbirkózott

3. A 8x4-es billencset több mint 20 köbméter, azaz mintegy 35 tonna sóderrel rakodtuk meg a teszteléshez

tósan meredek helyzetbe állítható kormánykerék és a közelében, magasan található váltókar a vezetéshez is komfortos körülményeket teremt. A sofőrt középpontba helyező, ívelt műszerfalat a Scaniától megszokott példás ergonomiai kialakítás jellemzi. A rögzítőfék karja is ide, a kormánykerék közelébe került. Egyedi megoldás, hogy a sebességtartó automatika, a lejtmeneti túlfutási sebességszabályozó és a központi információs kijelző vezérlőgombja a kormánykerék két alsó küllője között található, ugyanis országúton itt a legkényelmesebb a kormányfogás. A fülke komfortját ezeken kívül az alacsony zajszint és a digitális kijelzésű, automatikus légkondicionáló fokozza.

Extrém igénybevételre

A fülke alatt a korszerű 10,6 literes, soros, hathengeres, hengerenként négyszepes motor 380 lóerős változata dolgozott, azonban a 11,7 li-

teres, 420 lóerős aggregát is szerepel az építőipari Scaniák kínálatában. A tesztelt erőforrás már 1100-as percnkénti fordulatszámom leadja legnagyobb, 1800 newtonméteres nyomatékát, amelyet 12+2-fokozatú sebességváltó továbbítja a hátsó két tengelyhez. A helyes fokozat kiválasztását és ezáltal az üzemanyag-fogyasztás kordában tartását segíti a fordulatszámérő dinamikus gazdaságos tartománya. Induláskor a tengelykapcsoló védelme érdekében a motor legfeljebb 900-as fordulatszámig pörgethető fel. Homokban, illetve a bánya sáros területén a kereszt- és hosszidifferenciálzárral teljesen összezárható hajtás és a kipörgésgátló kikapcsolása segítette a haladást. Így a Scania még jó 20 köbméter, azaz mintegy 35 tonna sóderrel a platóján is magabiztosan vette az akadályokat, akár a fejtés felhajtóján kellett felmásznia, akár az agyagos sárban indultunk el. A két kormányzott ten-

gelynek köszönhetően pedig kanyarodáskor még laza terepen is követte a kívánt ívet. Ez a terhelés közel kétszerese a közúton engedélyezettnek, azonban az extra nagy teherbírású (ezt jelenti az „E” betű a típusjelölésben) alváznak ez meg sem kottyant. A teherautó többi eleme is a nagy terhelés, illetve a nehéz terep okozta kemény körülmények elviselése jegyében készült, így minden tengely laprugózást és dobféket kapott. Ennek ellenére közúton is komfortos a rugózása, és a dobfékek késedelmi ideje, illetve adagolhatósága sem marad el számottevően a korszerű tárcsafékes rendszerekétől. Mindezek alapján teljes joggal irigykedhetek tehát a megjelenésében is impozáns Scania billencsre az autót jártunkban-keltünkben kíváncsian és elismerően végigmérő sofőrök, miközben átélhettük, milyen is a Scania-érzés. Terepen is ugyanolyan jó, mint az autópályán!



Már több mint 15 ezer Scania Irizar Century autóbusz talált gazdára a világ negyvennél is több országában a típus 1990-es megjelenése óta. A tavalyi Hannoveri IAA Haszonjármű-kiállításon mutatták be a Scania Irizar autóbuszok bestsellerének új változatát, nyáron pedig az első példányok már Magyarországra is megérkeznek.

Svéd műszaki precizitás és minőség találkozik a latinus vonalvezetéssel és kényelemmel a Scania Irizar autóbuszokban. 1998 óta a Scania hivatalosan képviseli az Irizart értékesítői és szervizhálózatán keresztül, amely Európa-szerte több mint 1200 tagból áll. A Scania Irizar legsikeresebb modelljének új változata 2005 nyarán hazánkba is megérkezik. Az új Century a korábbinál áramvonalasabb, elől-hátul lekerekített karosszériája már az „Év Autóbusza” díjjal jutalmazott Scania Irizar PB luxusbuszéra emlékeztet. Az új forma nem csak tetszetősebb, de légellenállása is kedvezőbb. A nagyobb szélvédő és a keskenyebb A-oszlopok jóvoltából a sofőr és az utasok kilátása egyaránt javult. A belsőteret rugalmasan az ügyfél igényeihez illesztik, kialakítható például expressz-busz hátsó végével vagy igényes turistabusz komplett konyhával és hifiberendezéssel.

A karosszéria acélvázra épül, amelynek alsó része rozsdamentes acélból is megrendelhető. Az új Scania Irizar Century sokoldalúságát mutatja, hogy az alváz Scania K94, K114 vagy K124 típusú egyaránt lehet, a felépítmény hossza 12-től 15 méterig terjedhet, magassága pedig 3,7 vagy 3,9 méter. A Scania 9, 11 és 12 literes, soros, hathengeres motorjainak teljesítménye 300, 340, 380 és 420 lóerő. Az autóbusz megrendelhető a Scania Opticruise robotváltóval vagy a Scania Comfort Shift előválasztós kézi váltóval is, mindkettőhöz integrált Scania Retarder tartozik.

Masszív felépítésével, korszerű motorjaival, könnyű vezethetőségével és komfortjával az új Scania Irizar Century tovább erősíti a típus hagyományos értékeit, így minden adottsággal rendelkezik ahhoz, hogy változatlanul az üzelmeltetők, a sofőrök és az utazóközönség kedvence maradjon.



Az új Scania Irizar Century a gépkocsivezetőknek is tetszetős formákkal és magas szintű kényelemmel kedvez



A Scania Irizar Century hátulról is teljesen új formákat mutat

Ahogy a mondás tartja: „kétféle fuvarozó létezik, akinek Scaniája van és aki Scaniát szeretne”. Akiket megkérdeztünk, már az első csoportba tartoznak, azonban további Scaniákat is szeretnének.

SZARVAS MÁTYÁS, EGYÉNI VÁLLALKOZÓ



Szarvas Máttyás vérbeli Scaniás, gyermekkorra óta csodálta a griffes járműveket. Amikor álma valóra vált, egyből egy igazi Scania-csemegét vásárolt. Az 1972-ben gyártott, Svájc-ból származó csőrös aszfaltszállító hazánkban kapott billencs felépítményt. Az igen jó állapotú jármű és a vele egyidős sofőrje hosszú éveken át dolgozott együtt, jelenleg azonban két darab második generációs Scania szolgál Szarvas úr vállalkozásában. A P-sorozat építőipari tagjai a tesztnapon nemcsak megjelenésükben, hanem képességeikben is meggyőzték a rajongót, leginkább a tágas nappali fülke nyerte meg tetszését. Szarvas Máttyás tapasztalatai szerint a megrendelők kifogástalan műszaki állapotuk ellenére nem szívesen bízzák meg az idős járműveket. Emiatt elérkezett a vérfrissítés ideje az érzelmi okokból tartott gépek mellé.

MOLNÁR CSABA, EGYÉNI VÁLLALKOZÓ ÉS MOLNÁR ISTVÁN, EU-TRANS KFT.

Hazai viszonylatban a Molnár-testvérek igazi nagyfelhasználónak számítanak. A két vállalkozás összesen több mint 30 darab országúti Scaniát üzemeltet, amelyek évente átlagosan 70–80 ezer kilométert teljesítenek. Elmondták, hogy az eddigi tapasztalataik alapján nagyon megbízhatóak a Scaniák. A fivérek terveiben már szerepel a flottabővítés és az építőiparban való részvétel, így természetesen a már bevált márka járművei kerültek először érdeklődésük középpontjába. Az új Scaniák por- és pollenszűrős légkondicionálóját és az előző generációhoz képest komfortosabb fülkefelülgesztést dicsérték leginkább, a kemény körülmények között dolgozó teherautók ugyanis e fejlesztésekkel teszik még kényelmesebbé a munkavégzést.



NOTHART ERNŐ, NOTHART TRANS KFT.



Immár hat éve üzemelnek Scaniák a lábatlani székhelyű Nothart Trans Kft. közepes méretű flottájában, így gazdag tapasztalatokon nyugszik a cégvezetés márkába vetett bizalma. A nemzetközi fuvarozással foglalkozó cég 1999 óta beszerzett 4-es sorozatú nyergesvontatóiból jelenleg is még négy a flotta szolgálatában áll. A járművek megbízhatósága, kedvező üzemanyag-fogyasztása és alacsony karbantartási költségei mellett a biatorbágyi márkaszerviz ügyfélközpontú kiszolgálása is szerepet játszott abban, hogy a Nothart Trans idén ismét a Scaniát választotta. A cég 12 darab új, Scania R420 Topline mega nyergesvontatót vásárolt. A sofőrök gyorsan megszerették az új Scaniákat, különösen a Topline fülke fedelmi térkínálatát, komfortját és csendességét.

MÁTÉ ATTILA, MÁTÉ ÉS TÁRSA BT.

Idén tavasszal vette át első Scaniáját a Máté és Társa Bt., vagyis még új, ám máris elégedett ügyfélnek számít. Az 1994-ben alapított, győri székhelyű cég jelenleg öt nyergesvontatót üzemeltet, amelyek közül az új Scania R420 Topline a kis flotta ékessége. Amikor Máté Attila a Scaniát választotta, elsősorban egy kollegájától hallott kedvező tapasztalatok, illetve a lébényi márkaszerviz felkészültsége és korrektsége befolyásolta döntését.

A jármű sofőrje a Topline fülke kiemelkedő komfortja, helykínálata és hatalmas rakodóhelyei mellett a kilátást, illetve a manuális váltó kezelhetőségét is dicséri. Az eddigi pozitív tapasztalatok hatására a cégnél rövidesen a másik négy vontatót is Scaniára cserélik.





A Scania készen áll Válasz az Euro 4-re

Európában a Scania elsőként kínált kipufogógáz-visszavezető rendszerrel ellátott Euro 4-es motort. A modern technika alkalmazásával a kamionok kipufogócsöveiben harmincszor kevesebb korom és negyedannyi nitrogén-oxid távozik, mint 15 évvel ezelőtt.

Jó egy évtizeddel ezelőtt még az újdonság erejével hatottak az első európai emisszió-szabályozások. Ma már az Euro 4 küszöbén állunk, amely 2006 októberében lép életbe. A kezdetekhez képest drasztikus szinteket célzó Euro 4 (és különösen az Euro 5) már új megoldásokat kíván a dízelmotorok optimalizálásán túl.

A Scania választása a kipufogógáz-visszavezető rendszerre, röviden az EGR-re (Exhaust Gas Recirculation) esett. A módszer lényege, hogy a kipufogógáz bizonyos hányadát egy hűtőrendszeren keresztül visszavezetik az égéstérbe. Ezáltal csökken a hengertöltés oxigénfeleslege, ami az égési csúcshőmérséklet csökkenését eredményezi, amelynek hatására mérséklődik a nitrogénoxid-kibocsátás. A

koromkibocsátást pedig a magas nyomású befecskendezés (HPI) csökkenti, így részecskeszűrő alkalmazására sincs szükség. A kipufogógáz-visszavezető rendszerrel 30 százalékkal kisebb nitrogénoxid- és 80 százalékkal alacsonyabb koromkibocsátás érhető el, ami bőven elegendő a 2006-ban életbe lépő szabvány előírásainak teljesítéséhez. A technológia előnyei, hogy viszonylag egyszerű felépítésű, gondozásmentes, nem érzékeny az üzemanyag kéntartalmára és működéséhez nem igényel speciális adalékanyagot. A Scania EGR rendszere bármilyen körülmények között megfelelően csökkenti a károsanyag-kibocsátást, autópályán, nagyvárosi forgalomban vagy a gyakori megállással járó terítő feladatoknál egyaránt. Éppen ezért a

Scania a városi és városközi autóbuszokba épített kilencliteres erőforrások esetében is az EGR rendszer alkalmazása mellett döntött.

A fejlesztők azonban már a szennyezőanyagok drasztikus csökkenését eredményező megoldásokon is dolgoznak, mint például a különösen magas nyomású befecskendező rendszer (XPI) vagy az üzemanyag és a levegő keveredését már az égéstér előtt megvalósító HCCI rendszer. A Scania 2006-tól három olyan SCR utólagos kipufogógáz-kezelési eljárással ellátott motort dob piacra, amelyek már az Euro 5-ös előírásokat is teljesítik. A Scania így már jóval az új károsanyag-kibocsátási előírások bevezetése előtt piackész megoldásokkal rendelkezik.