

TAKAROS KIVITEL

Tóth Norbert

▼
Egyéni méretigényű vagy kialakítású haszongépjárműhöz a felépítménygyártókon keresztül vezet az út – miután megszereztük az alvázis járművet.

Azt mondják, hogy Magyarország tranzitország. Akárhogy is van, egy biztos: Európa közepén élve mind a négy égtáj felől jó eséllyel rajtunk keresztül vezet az út. Ezek a gondolatok jutottak eszembe, amikor a témára készülve felkerestem a felépítményeket gyártó cégeket. Mit ne mondjak, szép számmal vannak azok a vállalkozások, akik képesek valamit hozzátenni a gyári alvázis járműhöz: platót, vázszerkezetet, ponyvát, alumíniumból vagy üvegszálal anyagból készült zárt felépítményt stb. – mindezeket akár billenős, emelőhátfalal, rolós-ponyvás, hűthető, klimatizált és egyéb speciális változatokban is. Azért a nagy bőségben érdemes jó néhány dolgot szem előtt tartani. Ezeket szedtük most össze.

TÖMEG- ÉS MÉRETTARTOMÁNYOK

A 3,5 tonnás össztömegű járműnél ez a határérték, akkor is, ha mi



készítetjük el a felépítményt. Minél nehezebbre sikeredik ez utóbbi, annál kevesebb marad (tömegében) a rakománynak. Következésképpen, ha túlzott előrelátással méretezzük a platót, akkor annak tömege a rakodási össztömegünk rovására megy. Átlagosan egy alvázis jármű 1700–1800 kg-os tömegével és egy platós-ponyvás szerkezet 400–500 kg-os tömegével számolva átlag 1,4

tonna lehet a rakomány + az utasok maximális tömege. 7 fős, dupla kabinos verziónál ebből mindjárt 500 kg-ot le is lehet vonni.

Egyes autógyárak nagyobb teherbírásra alkalmas változatokat is kínálnak, 4, 5, sőt, akár 5,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeggel. Ezeket a megerősített alvázal, erősebb felfüggesztéssel, beépített tachográfal ellátott jár-

műveket alapesetben csak „C” kategóriás jogosítvánnyal lehet vezetni. A nem alapeset az, ha egy ilyen járművet visszaminősítenek 3,5 tonna össztömegű járművé. Erre van lehetőség, és úrvezetőként hivatalosan is vezethetjük. Viszont azzal számoljunk itt is, hogy a jármű



Legyen arányban a teherbírás és a vázszerkezet

megerősítéseiből adódó többlet tömeg szintén a rakományunk terhére megy.

A súlykorlátozásokat érdemes komolyan venni. Ennek betartását a Magyar Közút Nonprofit Zrt. végzi – az utak mentén elhelyezett mérőpontokon. Túlsúlyos járműnél akár több százezres büntetésre is lehet számítani – a további szankciókról nem is beszélve. Ilyen mérőpontokat márpedig egyre több helyen látni. Ide tartoznak a vontatmányok is. A vontatásra vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételeket rendelet szabályozza (6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet). Eszerint annál, hogy egy jármű vontathat-e és ha igen, hány darab és milyen pótkocsit, a hatósági engedélyben foglaltak irányadók. Ami a vontatási tömegeket illeti, arról részletesen a Megéri beiratkozás című cikkünkben olvashat.

PLATÓS, PONYVÁS KIVITELEK

A klasszikus, ez eddig leginkább elterjedt alváz as felépítmények a platók. A gyári méretekkel legyártott platók – főként szélességben – zömmel nem alkalmasak a faiparban jellemző alapanyagok (pl. bútortalapok) szállítására. A felépítménygyártók sokkal rugalmasabban kezelik ezt a kérdést is: szélességben akár 230 cm, magasságban akár 240 cm rakodható terű felépítményt is tudnak gyártani. Természetesen az így készült platók hossza is viszonylag tág határok között mozoghat (bár ebben a gyári változatok is megfelelők). Ebben elsőként a tengelytáv a mérvadó, majd ezután az alvázkeret szabja meg pontosan, hogy mekkora lehet a kívánt felépítmény. Az előbbi fix, az utóbbi bizonyos határok között változtatható. Ha ugyanis hosszabb felépítményt szeretnénk, mint a járműalváz, lehetőség van az alvázkeret meghosszabbítására is. Baranyai Mátyás, a Baranyai Mér-

nökiroda Kft. tulajdonosa szerint bár óriási felépítmény-méretválaszték áll rendelkezésre a megfelelő alváz esetén, a 3,5 tonnás kategóriában 4500–5000 mm-esnél nagyobbat nem érdemes készíttetni.



Platós felépítmény alumíniumoldalakkal

Érdemes figyelni az alapanyagra is! Hidegkuti Róbert, a Hidegkuti Műhely Felépítménygyártó Kft. tulajdonosa elmondta, hogy a plató nemcsak acélvázal rendelhető (ebben az esetben fényezett vagy tűzihorganyzott kivitelben), hanem könnyű szerkezetű alumínium alvázal is. A különböző magasságú oldalfalak, valamint a váz

az UV-sugárzást, utóbbi pedig nem rozsdásodhat. Jó hír, hogy a ponyvázás igény szerint oldalt elhúzható függönyös ponyvaszerkezettel és/vagy rolós tetőszerkezettel is rendelhető – tette hozzá a cégvezető.

Ez utóbbit, vagyis a rolós ponyvaszerkezetet már a legtöbb gyártó kínálja. Mint ahogy az osztatlan platót is, vagyis az olyan vázszerkezetet, amelyiknél a hosszanti oldalon nincs közbelső alátámasztás. Így gyorsan és egyszerűen lehet szabaddá tenni a teherautó oldalát, például a targoncás rakodáshoz.



Rolós ponyva

felső hossztartói is készülhetnek alumíniumból az acél alapanyag mellett. A vázszerkezetek rakoncái és felső keresztartói már acélszerkezetűek. Ezekkel jelentős súlymegtakarítás érhető el. A ponyva anyagát, vasalatait is érdemes jól megválogatni: előbbinek bírnia kell

ALVÁZKABINOK

Esett már szó arról, hogy a zárt karosszériás kivitelű járműveknél (furgonoknál) haszongépjárműnek csak az a jármű minősül, amelyben legfeljebb három személy utazik (lásd erről a Haszongépjárművek térkialakításai c. cikkünket). Hiába



Üvegszálás alvázkabin

van az autógyáraknak 6–7 személyes szállítására alkalmas, dupla ülésor+raktér kialakítású kombi haszongépjármű kínálata, Magyarországon ezek személyautónak minősülnek, tehát nemhogy adókönyvitést nem lehet érvényesíteni (pl. áfa-visszaigénylés, költségelszámolás), de plusz költségekre is számítania kell az adott vállalkozásnak (cégautó-adó, regisztrációs adó).

Erre az egyik megoldási javaslat az ún. fülke-széles és fülke-magas kialakítású alvázkabin. Az acélkerettel megerősített üvegszálás felépítmény a dupla fülkés alvázra épül és kívülről nézve 7 személyes zárt furgon benyomását kelti. Sőt, annak majdnem minden tulajdonságát is tudja: hátsó, két oldalra felnyíló ajtók, a karosszériához igazodó színezés, biztonságosan lezárható raktér stb. Amiben talán elmarad a gyári megoldástól, az az utasteret és a rakteret elválasztó határoló fal. Ez a gyári kivitelnél valamennyire átjárható: kisebb keresztmetszetű, hosszú tárgyakat is elhelyezhetünk az ülések alá betolva. Ennél az alvázkabinnál erre nincs lehetőség: a két tér egymástól való fizikai elzárása alapkövetelmény. Ilyen esetekre marad a – szintén egyedi gyártású – tetőcsomagtartó.

Ennek gyártását Magyarországon – szinte egyedüliként – az Air-Con Kft. végzi, mondta el kérdésemre Cas-

tiglione László, a cég értékesítéssel foglalkozó szakembere. A dolog azért sajnos nem ilyen egyszerű! Ezt az alvázkabint csakis az L2-es alváz-méretű Peugeot Boxer és Citroën Jumper típusokhoz kínálja a cég – a magyarországi importőrök velük kötöttek beszállítói szerződést. Külön nem, csakis új haszongépjárművel együtt rendelhető ez a felépítmény, még az árát is a jármű árába építve fizettetik meg velünk. Bár lehetséges más típusokra is a gyártás, de annak egyedi fejlesztési költsége további egy haszongépjármű árával vetekszik, tehát egyáltalán nem éri meg – fűzte hozzá az értékesítési szakember.

Ennél még a gyári, dupla ülésoros kombi változat is olcsóbb – annak



Aluvázás alvázkabin

összes adóterhével együtt is. Utána érdeklődtem, de a – táblázatban is szereplő – járműmárkák nagy részénél, ha volt is korábban ilyen, a kocsiszekrényhez igazodó üvegszálás kabin, az újabb típusok megjelenésével ezek gyártása megszűnt, mondván, hogy drága a fejlesztés. (Lám-lám, ilyen hatása (is) van egy nem körültekintő vámrendeletnek. Úgy lenne igazságos, ha egy rendelkezés célzottan a törvényes kereteket megkerülni szándékozót érinti, és a jogkövetőt nem sújtja szükségtelenül. Csak remélhetem, hogy az érintett hatóságok számára is születik tapasztalat – a szerző.) Maradjunk az alvázkabinnál: ide

sorolhatók az alumíniumból készült zárt dobozos felépítmények. Megjelenésük már sokkal prózaibb: szögletes kivitel, alumíniumidomok az élek és sarkok megerősítésére, fehér színű borítólemezek. Cserébe ezek a felépítmények jobban hozzáilleszthetők a saját méretigényeinkhez, hiszen a kocsiszekrényhez képest szélesebb és magasabb kivitelben is készülhetnek. Bár itt is igaz: érdemes csak a legszükségesebb mérettartományok között gondolkodni, hiszen minden plusz kg a rakodható áru és szerszám rovására megy. Baranyai Máttyás szerint az ALUVAN gyártmányú alumínium zárt dobozos felépítmények Magyarországon piacvezetők. Felhasználásuk sokrétű, akár műkincstárgyak, antik bútorok szállítására is alkalmassá tehetők.

MELYIKET VÁLASSZAM?

A platós-ponyvás kivitel és a dobozos felépítmény mérlegelésénél az ártényező mellett még a felépítmény tömege az, amit érdemes figyelembe venni. A csak platós felépítmény 500 000 Ft körül mozog, vázzal és ponyvával már 600–800 darab ezrest is kérhetnek érte a különböző gyártók, az alumíniumdobozos alvázkabinos megoldás pedig 1–1,5 millió Ft-os tartományban mozog – a minőségi tartalom függvényében. ■

KÉPEK FORRÁSA

cpdbodies.com

www.egyedifelepitmenyek.hu

www.turner-hiredrive.co.uk

www.cvdealer.co.uk

www.iveco-dealership.co.uk

uveyszalas alvazkabin.jpg: a szerző felvétele

www.iveco-dealership.co.uk