

JÁRMŰÉRTÉKELÉS „HASZNOS” KULISSZATITKOK

Jeff Bird, a „tesztmester”

EXKLUZÍV RIPIORT

A VOLVO TRUCKS TESZTEK FŐSZERVEZŐJÉVEL

Mostani riportalanyunk elmaradhatatlan személyisége a Volvo Trucks által szervezett európai teszteknek, amelyeken mi is megismerkedünk elméletben és gyakorlatban a legújabb Volvo tehergépkocsikkal. Az évek során nemcsak munkakapcsolatok által, hanem már kedves ismerőként üdvözölhetjük Jeff Birdöt, a cég sajtóteszteket szervező és vezető főnökét. Ezen írásunkban eddigi pályafutásáról és munkájáról kaphatunk érdekes betekintést.

● **Miként kezdődött a pályafutása a járműiparban, és milyen tanulmányokat folytatott?**

– Gépjármű-technikai szakon végeztem, a tanulmányaimhoz kapcsolódó gyakorlatot az angol személygépkocsi-gyár-

tás területén szereztem meg olyan cégeknél, mint a Rover, Triumph, Jaguar és Land Rover. Összesen 4 évet töltöttem itt. Első munkahelyem egy glasgow-i Rover márkakereskedés volt, 1970-ben.

● **Miért pont a gépkocsigyártást célozta meg, hogyan került kapcsolatba a tehergépkocsikkal?**

– Édesapám a bátyámmal együtt egy szállítási cégnél volt fuvarszervező, majd 1973-ban

nagy döntésre szánták el magukat: megalapították a saját családi szállítási vállalkozásukat. Így kerültem kapcsolatba a teherautókkal és a közúti áru fuvarozással. Ettől függetlenül megmaradtam a gyártási szektorban. A Volvóval 1978-ban kerültem kapcsolatba, amikor munkát kaptam a skóciai Irvine-ban lévő gyáregységben, ami időközben sajnos bezárt. Itt gyártmányfejlesztések, próbapályás tesztek, bemutatók és sajtótesztek zajlottak. Ezt követően a Warwickban ma is működő, Volvo egyesült királyságbeli központjában folytattam a munkámat. Jelenleg a göteborgei központban dolgozom, én vagyok a felelős, főszervezője a sajtóteszteknek szerte Európában.

● **Mikor szerzett jogosítványt, milyen jármű-kategóriákra érvényes?**

– Elsőként 1970-ben motorke-rékpárra kaptam jogosítványt, majd 1971-ben személygépkocsira és 1975-ben vizsgáztam tehergépkocsival. Összesen 37 éve vezetek.

● **Mennyi kilométer gyűlt már össze?**

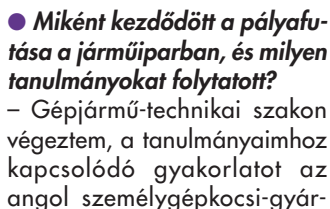
– Pontosán nem vezetem, de most járhatok úgy 1 400 000-nél.

● **Milyen kategóriákra érvényes a jogosítványa?**

– Tulajdonképpen minden kategóriára, a motorkerékpártól kezdve a tehergépkocsin át az autóbuszig bezárólag, természetesen pótkocsival.

● **Hogyan lehet valaki demogépkocsivezető, tesztpilóta, illetve sajtós tesztspecialista?**

– Önmagában külön képesítés nincs erre, de az alap a minél több vezetési gyakorlat és a lehetőleg minden kategóriára érvényes jogosítvány. Másfelől fontosak a gépjárműgyártás területén szerzett szakmai ismeretek, de még inkább a fejlesztések és a tesztek területén szerzett tapasztalatok. Ezenkívül a személyiség is fontos, gondolok itt a jó kommunikációs készségre, fogékonyságra a műszaki újdonságok iránt a folyamatos, több szálon futó fejlesztések miatt, és nem utolsósorban szeressen utazni.



- | | |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 3 | |
| 4 | 5 |

1–2. Egyszer a hideg, egyszer a perzselő nap ellen kell teszt közben védekezni.

FL sarkvidéki teszt

2003-ban, és egy reptéren tartott bemutató 2005-ben

3. A granadai teszt 2005-ben.

Mindenkinek tetszett az útvonal

4–5. FM-bemutató Belgiumban



● **Nehéz velünk, újságírókkal dolgozni egy-egy teszt alkalomával?**

– Nem, éppen ellenkezőleg. Mindig nagy öröm számunkra egy-egy új modellt bemutatni a nemzetközi szaksajtó számára Európában, de szerintem ez a világ bármely pontján igaz. Nagyon szerencsésnek érezhetjük magunkat a tehergépkocsigyártók táborában, hogy kiváló az együttműködés a sajtó képviselőivel, ezt mindig meg kell becsülni.

Természetesen a tesztvezetések alkalmával igyekszünk a lehető legjobb körülményeket megteremteni a járművek tesztelésére, fotózásra, lehetőséget a riportokra a kívánt személyekkel, és ha bárkinek bármilyen jellegű segítségre lenne szüksége, azt igyekszünk megoldani. Ez egy különleges, a járműgyártáshoz kapcsolódó terület.

● **Mennyi időbe telik megszervezni és előkészíteni egy sajtós tesztet?**

– Ez nagyon változó, mindig más és más. Az egyik alapvető dolog, hogy egy általános

benyomást szerezzenek a meghívottak az adott járművekről, több változatát is ki tudják próbálni. Ennek van egy minimális időszükséglete, ugyanakkor szükséges szigorú időbeosztása is. A másik lényeges dolog, hogy az adott járműhöz meg kell találni a megfelelő útvonalat, ahol szinte mindent megtapasztalhatnak a vendégek a viselkedésével kapcsolatban, és a tesztutat ne találják unalmasnak. Mindezt természetesen a KRESZ figyelembevételével, gondolok itt például a magasság- és súlykorlátozásokra stb. A sebességkorlátozásokra és az automata traffipaxokra is felhívjuk a figyelmet, ezeket sem árt felderíteni a leendő útvonalon.

Az újságírókat mindig két-három hetes periódusban fogadjuk, viszonylag kis csoportokban, rendszerint kétnapos program keretében. A csoportok részvételének szervezése 3-6 hetet vesz igénybe. Ezzel szemben a tesztút kiválasztása, bejárása, a távok gondos lemérése, pihenőhelyek

vagy fotózási helyek keresése összesen akár 2-3 hónapig is eltarthat.

● **Hány tesztpilóta szükséges egy sajtós rendezvényhez?**

– Három a minimum, de a vendégek számától függően 10-15 is lehet, de 15 járműnél többet nem szoktunk tesztre beállítani. Ennek oka a hatékony szervezés és a konvojban történő haladás koordinálása.

● **Mi alapján dönti el, hogy például merre vezessen a teszt útvonala, milyen terep/domborzati viszonyok közepette?**

– Ez már a jármű rendeltetéséből adódik, hogy főleg városból adódik, országúton vagy terepen fog zajlani a teszt, de többkevesebb közúti szakaszt minden járműtípus esetén beiktatnak. A hegyi utak a motor tulajdonságai miatt szükségesek, a bevásárlóközpontok környéke az áruterítők fordulékonyágának bizonyítására és így tovább.

● **Mit csinál az irodában vagy a próbapályán, amikor történetesen nincs semmilyen sajtós rendezvény?**

– Amikor nincs sajtóteszt, akkor már a következő tesztek útvonalát tervezzük, készítjük elő. Ez néha 12-18 hónapig is eltarthat, mikor, mi és hol legyen a következő alkalmakkor, de nem ez a jellemző. Továbbá nemcsak Svédországban, hanem mint már említettem, szerte Európában szervezünk, készítünk elő teszteteket. Hogy mennyire sikerül jól egy sajtóteszt, már menet közben lehet érezni a hangulatból és vendégeink reakcióiból.

● **Vannak-e érdekes történetek a tesztutakkal, bemutatókkal kapcsolatosan?**

– Igen, bármikor előfordulhatnak és már előfordultak nemegyszer furcsa vagy éppen vicces helyzetek, de ezeket nem szeretném közzétenni. Az élet hozta így ezeket.

● **Mi a kedvenc időtöltése, hobbija?**

– A hobbim a Harley-Davidson, feleségemmel imádkunk motorozni a nyári napsütésben, de sajnos már közeleg az ősz.

K. B.

huncargo

huncargo = járműbérlet + állandó foglalkoztatás

Leendő fuvarozó partnerünk, FIGYELEM!

Most béreljen tőlünk új ponyvás nyerges szerelvényt – ELŐLEG NÉLKÜL!

DAF XF 105 SPACE CAB (EURO-5, 460 LE, automata, hűtő...)	MAN TGA 18.440 (EURO-4, 440 LE, automata, nemzetközi felszereltség)
SCANIA R 420 HIGHLINE kivitel (EURO-5, 420 LE, automata, retarder...)	SCHWARZMÜLLER SPA 3/E (2007-es új modell: oldalfüggönyös, 2,80 m belmagasság)

Bérlés és állandó foglalkoztatás EGYBEN*! A biztosításokat, természetes kopásokat, amortizációt mi álljuk!

Egyedülálló ajánlatunkért hívja a 70/339-7504, 70/339-7501-et!

* fix km-díjfizetés üres és rakott szakaszokra egyaránt.
Folyamatos, hosszú távú foglalkoztatás 8-30 napos fizetési határidővel.

Huncargo Spedition Kft. Levélcím: H-9400 Sopron, Szappanfűző krt. 14.
Központ: H-2030 Érd, Budai út 22. UID-Nr.: HU 13501288

HÍVJON BENNÜNKET! HIGGYE EL, MEGÉRI!

www.huncargo.eu huncargo@huncargo.hu

www.huncargo.eu

FERRYKER® TURBO

Turbófeltöltők és turbófeltöltő-alkatrészek forgalmazása

Vállaljuk minden típusú szgk., tehergk., busz, haszongépjármű turbófeltöltőjének javítását gyári alkatrészekkel, garanciával, EN 9001:2001 minősítéssel.

Magyarországi Képviselője és Szakszerve

Új címünk: 1239 Budapest, János apostol u. 186799 hrsz.

Tel.: 287-0256, 06-30/9487-717 Fax: 287-0514 www.ferrykerturbo.hu ferrykerturbo@axelero.hu