



Felhasználói vélemény

Ferenczy Fuvarozó Kft.

– Magyarország legnagyobb Kempf-flottája

**Alacsony saját tömeg,
nagy térfogat, időtálló konstrukció, gazdaságos működtetés**

Jóllehet 1992-ben kezdte el a fuvarozást egyéni vállalkozóként Ferenczy Sándor, a Ferenczy Fuvarozó Kft. vezetője, ő mégis már második generációs fuvarozóként űzi ezt a mesterséget. Édesapját, id. Ferenczy Sándort mindenki Sanyi bácsiként ismeri Celldömölkön, hiszen tevékenyen részt vett a városi lakosság ellátásában. A lovas kocsit egy lóerejű idővel váltották a néhány lóerővel több fuvarszerszözök, a Zsuk, az Aro, a Multicar...

Ferenczy Sándor beleszületett a fuvarozás világába. Ömlesztett árukkal foglalkozik. Ő egy Liazzal kezdte a szállítást az éppen akkor épülő M1-es pályánál dolgozott. Az egy Liaz-ból öt Liaz lett, aztán megjelentek a Scaniák a társaságnál, egyre nagyobb teljesítményűek kerültek a flottába. Később Volvók is jöttek a csapatba, az első 750 lóerős teljesítményű Volvo Magyarországon a Ferenczy cégnél állt munkába, mint ahogy az első 730 lóerős Scania is (amelyet nem a magyar importortól vásárolt, hanem használtan (!), a vontató bemutató autó volt Ausztriában. Tudták, a V8-as a mániája, és szóltak, de ezért hivatalosan nem ő az első 730-as Scania-tulajdonos, pedig eléggé megküzdöttek a forgalomba helyezésével). Lóerőben nem állt rosszul a társaság! Kevés olyan flotta van Magyarországon, ha van egyáltalán, ahol nem is egy ilyen nagy teljesítményű vontató dolgozik.

Jelenleg 16 járművük van, Scania és Volvo márkájúak, átlagéletkoruk 1,5 év, de nem csak ezért egyedülálló a park. Ez a vállalkozás tudhatja magának Magyarország egyik legnagyobb Kempf-flottáját, jelenleg még „csak”

90, a közeljövőben azonban 100 százalékban Kempf pótkocsik lesznek a vontatók mögött.

Megvan az igazi!

– Több mint két évtizede foglalkozom ömlesztett áru szállításával, ebből élünk, számomra létfontosságú a jó fuvarszerszöz. Ennyi év alatt volt módomban kipróbálni több márkát is, úgy tűnik, most találtam meg az igazit! Minden tulajdonságával elégedett vagyok. Szeretjük a kis önsúlyáért, a nagy stabilitásáért, a munkabírásukért, a tartósságukért, gazdaságosságukért. A mi munkafeladatainknak teljes mértékben megfelelő. Jó érzés azt is tudni, hogy a Kempf magyarországi képviselőjére és munkatársaira mindenhol és mindenben lehet számítani. Sokan csodálkoznak, hogy egy ismert, kedvelt márkáról egy, Magyarországon még nem igazán nevet szerzett márkára váltottam. Több okom is volt rá.

Előnyök sokasága

Az egyik, a félpótkocsi saját tömege. Az általam vásárolt Kempf pótkocsik szinte már hi-

hetetlenül kis önsúlyúak, körülbelül 400 kilogrammal könnyebbek a többi félpótkocsihoz képest. Ha csak 10 autóval számolunk, akkor már napi 4 tonnával többet tudunk szállítani, ráadásul egy nap nem is egyszer rakodunk! A gazdaságosságához ezek ismertében, úgy gondolom, kétség nem fér.

Négyszögletes és félköríves felépítményes pótkocsikat egyaránt használunk, ezek egyformán jól viselkednek. A félköríves kivitelnek kis helyen mutatkoznak meg leginkább az előnyei, ugyanis magasabbról végezhető a billentés, valamint nagyobb kupacot csinál. A hátsó ajtó – mindkét típusnál – rázár a teknőre, ez is egy igen jó megoldás, nem szorul rá anyag.

Fuvarfeladatként 80-150-es köveket hordunk, ezek jó ökölnyi darabok. Heti 20-22 ilyen rakodásunk van, ezért számomra lényeges tulajdonság a tartósság, a kopásállóság. A hatalmas igénybevétel miatt a pótkocsi aljára és oldalára pluszbélést külön rendeltem. Ennek anyaga is különleges, az általában használt acéllal szemben igen ellenálló kompozitból készül, 9-12 mm vastag. Többévi használat sem hagy nyomot a felépítményen.

Rugalmaság magasítóval

Ha már a pluszfelszerelésnél tartunk, feltétlen meg kell említeni a magasítót. Ez egy olyan opció, amelynek nagy hasznát vesszük, ezzel „rugalmasabbá” válhatunk. A fő úti célunk Szlovénia, oda viszünk követ, visszafelé viszont épp ennek a magasítóknak köszönhetően szőjárt tudunk hozni. Az alumínium 29 m³-es puttong térfogata ezzel a magasítóval 7-8 m³-rel növelhető. A gyárban rendelhető, ők tervezik meg, specifikálják, gyártják, gyári technológiával beépítik, ami azt jelenti, garantáltan nem barkácsmunka, hanem profi kivitelezésű. A magasító esztétikus megjelenésű, nagyon könnyen kezelhető. Az oldalfalakon, illetve elől-hátul van egy-egy elem. Fél óra alatt leszerelhető, ha éppen nincs rá szükség, vagy éppen felrakható, amennyiben a fuvarfeladat így kívánja. Amikor Brazíliából érkezik a szója a koperi kikötőbe, akkor magasítóval járunk. Ha tavasszal, nyár elején „szőjaszűnet” van, akkor pedig felesleges a magasító, mert abban az időszakban kő a rakományunk visszafuvarként is.

A gyárban mindent alaposan megmutattak, például, hogy melyik sarokelem való hova való. Fél óra munkával egy „újabb” pótkocsit kapunk. És ami még szintén nem mellékes, magasítóval együtt is csak 5180 kg a pótkocsi saját tömege! (Kopólemezzel nélkül 4900-5000 kg a félpót súlya.)

Nemcsak könnyűek, halkak is a szerelvényeink. Az előző márkánál bizony nemegyszer jelentettek fel minket a városban, hogy reggelente zavarjuk a lakók pihenését. Most a Kempf pótkocsikkal nincs csörgés-zörgés, ébresztés, amikor áthaladunk a városban.



Szerviz? Az mi?

A korábban használt márkákból sok problémánk volt, márpedig azt egyik fuvarozó sem szereti, ha szervizben állnak az autói. Ötévenként cserélni kellett, de addig is nehezen viselték a megpróbáltatásokat, kerékcsapágy-, rugólaptorés gyakran előfordult, a plató sem bírta a terhelést. Most szinte nem is tudjuk, mi az hogy szerviz. Havonta egyszer „benéznek” a járművek a műhelybe, lezsírozzuk, ahol szükséges, megnézzük az abroncsok állapotát, és ennyi, nem több!

Mivel az alváz magassága is alacsonyabban van, mint más márkáknál, ez egyrészt azzal az előnnyel jár, hogy a bányában kényelmesebb a rakodás, másrészt egészen máskepp viselkedik az utakon, nem billeg a vontató mögött.

Az is pozitívum, hogy nem folyik ki a víz belőle, ha esik az eső, milliméterre meg tudjuk mondani annak mennyiségét. Azért ez sem mondható el minden pótkocsiról, hogy sehol sem ereszt.

Tulajdonos a volán mögött

A Ferenczy Fuvarozó Kft. a maga 16 járművével már közepes vállalkozásnak számít, de még én is mindennap beülök a volán mögé. (Persze, hogy ezt megtehessem, jó háttér szükséges, irodai munkatársaim a papírmunka terhének nagy részét leviszik a vállamról, a fuvarfeladatokkal is ők foglalkoznak. Pihenődőben nézem át az e-maileket, intézem a visszahívásokat.)

Fontosnak tartom a járművek minőségét. Magam is 9-10 órát ülök benne, az életem egy része, munkatársamnak tartom. Tudom, mennyivel könnyebb jó, mint gyenge technikával fuvarfeladatot teljesíteni. Sofőrjeim is más kedvvel dolgoznak olyan járművel, melyek biztosítják számukra a stressz mentes pénzkeresetet, elfelejtve az akut meghibásodásokat. Ha pedig jó a sofőröknek, az bevételt jelent a cégnek.

A Kempf ideális félpótkocsi, minden elvárásunknak eleget tesz. Az különösen tetszik, ahogy foglalkoznak az ügyféllel. Szabó Tamás elvitt a gyárba, hogy saját szememmel lássam, milyen gondossággal készülnek a pótkocsik. Meglepett az is, hogy a Kempf cég tulajdonosa (Heinz Kempf Úr) egyébként mindennap bemegy a gyárba, végignézi a folyamatokat, ha valami nem tetszik, még meg is

mutatja, ő miképp csinálná. Közvetlen, úgy fogadott, mint régi ismerőst. Meg tudtuk beszélni vele az elképzeléseinket – úgy gondolom, ez azért nem gyakorlat máshol.

Tavaly a forgalmunk 650 millió forint volt, abból 95 millió a nyereség, növekedni nem szándékozunk, megmaradunk középvállalkozásnak.

Új szerviz a régióban

A jövőben azonban még szorosabbra szeretném fűzni a kapcsolatot a Kempf céggel, és nemcsak oly módon, hogy a flotta maradék nem Kempf márkájú félpótkocsijait arra cserélem. (Egy újabb egyébként már gyártásban van.) A terv egy szerviz építése, remélem, ehhez támogatást is kapunk a Kempf cégtől.

Az eredeti telephelyünket a 2000-es évek elejére kinőttük, új telephelyre, Kemenesmihályfára költöttünk. A nyolchektáros területből 3 hektárt foglal el a parkoló, a kamionmosó. A többi helyen saját árunkat tároljuk. Ezen a területen szeretnénk a szervizt is kialakítani, a környékünkön nincs szakszerviz, a mi kis műhelyünk pedig már igencsak kevésnek bizonyul.

– Fontos, hogy minél több szervizpontot tudjunk delegálni ügyfeleinknek – mondja Szabó Tamás, a TTC Budapark Kft. ügyvezető igazgatója, a Kempf magyarországi importőre. Jelenleg négy szervizpontunk van. Ferenczy Sándor jövődől szervizének jelentős szerepet szánunk a régióban.

– Másfél éve képviselem a márkát. Szeretném ismertté, elismertté tenni a vállalkozók között. Az 1950-ben alapított cég billenős félpótkocsik-pótkocsik gyártására szakosodott, más modellekkel nem is foglalkoznak. Ennek a koncentrációnak meg is van az eredménye, kiváló minőségű járművek készülnek itt – évente 2000 darab. A cég családi vállalkozás, a családtagok is a gyárban dolgoznak.

Finomhangolás gyártás közben

A pótkocsi gyárakban általában nagy sorozatban gyártják a járműveket. Van néhány opciós lehetőség, de ha az ügyfélnek valami egyedi ötlete támadna, azt bizony megtarthatja magának. A Kempfnél egészen más a helyzet. Őt gyártócsarnokban készülnek a járművek, az egyikben a standard pótkocsik, a másikban felépítmények, és vannak gyártóso-



rok, amelyeken egyedi ügyféligenyek szerint készülnek az egységek. Ráadásul – mint ahogy Ferenczy Sándor is megtapasztalhatta – még ott, a helyszínen, gyártás közben is elfogadnak ötleteket, megvalósítják azokat. Ez a finomhangolás egyedi ebben az iparágban! A kitüntetett figyelem, az egyedi igényeknek való megfelelés itt mindennapi gyakorlat!

Igen kedvező a Kempf termékek saját tömege. Száz kilogramm önsúlycsökkenés a tapasztalatok szerint minimum 1000 euró árbevétel többletet jelenthet évente. A billencsek több száz kilogrammal könnyebbek a konkurensekhez képest. Tény, a Kempf billencsekért vásárláskor többet kell fizetni, de a minőségnek köztudottan, ára van. Gazdaságosságuk, stabilitásuk, hatékonyságuk, tartósságuk hamar ellensúlyozza a pluszköltségeket. A hosszabb életciklus szintén Kempf-sajátosság. A másodlagos értékesítéskor is kellemes meglepetés éri a fuvarozót a magas ár miatt.

Gyakran kapok 12-15 éves használt Kempf járművekhez alkatrészek beszerzésére megkeresést. Ezeket az igényeket is gond nélkül ki tudjuk szolgálni (ez nem mindegyik pótkocsi-gyár esetében gyakorlat) és az ügyfelek rendre dicsérik az öregebb Kempf egységeket is! A fejlesztés folyamatos, a közeljövőben például újabb alváz várható, amelynek tömegét még 60 kg-mal sikerült csökkenteni az előd járművekhez képest. Nemsokára az ügyfelek is kihasználhatják az újdonság előnyeit.

Kis önsúly, nagy térfogat, időtálló konstrukció, gazdaságos működés, egyéni ötletek megvalósítása, gyártás közbeni módosítás lehetősége... Csak az tudom tanácsolni, a Kempf pótkocsikat ki kell próbálni!

P. E.

