



**FUTÓMŰ ÜZLETÁG:
AMERIKAI ÜZLET**

5. OLDAL »

**FUTÓMŰ ÜZLETÁG:
FUTÓMŰ
FEJLESZTÉS**

7. OLDAL »

**REKARD:
INTERJÚ
SZABÓ BALÁZZSAL**

8. OLDAL »

**LXXII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM
2020. JÚLIUS**

MAGAZIN

A R Á B A C S O P O R T L A P J A • W W W . R A B A . H U

INTERJÚ PINTÉR ISTVÁNNAL

2-3. OLDAL »



A vállalat piacainak földrajzi megoszlása, széles termékportfóliója előnyt jelent a válság idején

Pintér István:

Az elkötelezett csapat adja a Rába erejét

– Elnök-vezérigazgató úr, milyen kihívások elé állította a koronavírus-járvány a Rábát?

– A körülményekhez képest felkészülten ért bennünket a járvány miatti általános keresletcsökkenés, hiszen globális kulcspiaccaink már a tavalyi év második felétől kezdődően csökkenő aktivitást lehetett megfigyelni. Ami váratlan volt, hogy gyakorlatilag az egész járműipar ledílt világszerte csaknem két hónapra. Erre egyelőre azt a választ adtuk, hogy előrehoztuk a kéthetes nyári leállásunkat.

– Ezeket a nehézségeket miként tudja áthidalni a vállalat? Vannak egyáltalán eszközei?

– Szerencsére harcedzett a csapat, hiszen kezelni tudta azt a helyzetet, amikor az egyik legnagyobb partnere csődvédelmet kért, illetve a 2009-es pénzügyi válság után néhány év alatt szinte teljesen hitelmentesítette a vállalatot, és elkezdtek a Rába stratégiai léptékű modernizálását. A vállalat teljes munkatársi csapata elkötelezett, s együtt már több ilyen helyzetben sikeresen túljutottunk. Pillanatnyilag nem lehet látni, hogy keresleti oldalon mit hoz a jövő, azonban szerencsére üzleteinkkel több földrajzi régióban jelen vagyunk, így az Egyesült Államokban, Európában, Oroszországban és Japánban is. Ezen túlmenően a termékválasztékunk összetétele szintén ad némi védeltséget: értékesítünk a személygépkocsi-szegmensben, az országúti nehézteherautó-piacon, a nehézipari gépek és a mezőgazdasági gépgyártóknak is. Ahogy látjuk, ezekben a szegmensekben a vállalatoknak és beszállítóknak várhatóan eltérő mértékű visszaeséssel kell szembenéznük, de ennek mértékét ma még nehéz megjósolni. A korábbi évek gyakorlatához hasonlóan próbáljuk rugalmasan, ugyanakkor dinamikusan kezelni erőforrásainkat, kapacitásainkat. Gyártásunkat rugalmasan, vevőink rövid távú leírásaihoz igazítjuk, célunk a maximális munkahely-megtartás. Ennek érdekében valamennyi kollégánkkal – beleértve a vezetőket is – megállapodtunk a munkaidő rugalmas kezelésében és az ehhez tartozó bérfeltételekben, amiért mindenkinek köszönettel tartozunk. Működési költségeinket a kritikus elemekre korlátoztuk. Célunk a válság kapcsán várhatóan átrendeződő globális ellátási láncok lehetőségeinek kiaknázása, azaz javaslatot teszünk vevőinknek a nehéz helyzetben lévő vagy távoli cégek kapacitásainak kiváltására. Nem állítottuk le meghatározó fejlesztéseinket és modernizációs programjainkat sem. A kisebb terhelés lehetőséget ad a gyártási rendszereinken „élesben” végrehajtandó ipar 4.0 tesztek előrehozására is. Stabil pénzügyi helyzetünk és a megszerzett tapasztalat lehetővé teszi,

hogy az elmúlt években sikeresen végrehajtott eszköz és/vagy vállalat alapú akvizíciós projektekhez hasonló lehetőségekkel is foglalkozzunk.

– A munkavállalói létszám hogyan alakult az elmúlt időszakban?

– Ahogy az előző kérdésre adott válaszámban is említettem, olyan munkarendet alakítottunk ki, ami egyrészt kellő rugalmasságot ad, gyors reagálást tesz lehetővé, figyelembe veszi a vevői leírásokat, ugyanakkor minimalizálja a munkahelyvesztést. A hosszabb távú prognózisok elkészülte után, amennyiben szükséges, nyilván finomítunk a rendszeren.

– Jelentős veszteséget mutat a Rába csoportszintű első negyedéves jelentése. Ennek mi az oka?

– Az első negyedévben mind a Futómű-, mind az Alkatrész-üzletág sikeresen menedzselte a piaci változásokat, és mindkettő nyereséges volt üzemi szinten. A kivételt, ahogy korábban is jeleztük, a honvédség-gijármű-értékesítések elmaradása okozta. Az ezzel kapcsolatos erőforrásokat így leépítettük, és ez az egy egyszeri – tervben felüli, egyébként cash-flow-t nem befolyásoló –, a katonaijármű-kapacitást érintő leírás okozta a veszteséget. A célunk az, hogy a Jármű-üzletág nyereséges-ségét a katonaijármű-értékesítések nélkül helyreállítsuk még ebben az évben. Az ehhez szükséges átalakítások már folyamatban vannak.

– Ön szerint mi adja a mostani válság különlegességét?

– A koronavírus-járvány olyan helyzetet idézett elő, amilyenre még nem volt példa a történelemben. Még sosem fordult elő a globalizáció korában – amiben a járműipar a globális ellátási láncok miatt különösen érintett –, hogy a vállalatok különböző országokban, különböző ütemben leállították, majd újraindították a termelésüket. Ez a szinkronizálás hiánya miatt jelentős működési problémákat okoz a mai napig. Ezt tetézi az a tény, hogy jelenleg még lehetetlen megbecsülni, milyen minőségi és mennyiségi változásokon megy keresztül a kereslet.

– Az említett modernizálási program jelenleg milyen fázisban van?

– Gyakorlatilag befejeztük a részvényesek által korábban jóváhagyott beruházási programot, amelynek legfontosabb célja az volt, hogy a mellsőfutómű-szegmensben olyan integrált kapacitást hozunk létre, amely versenyképesen és a korábbinál magasabb minőségben képes megfelelni az elsősorban európai piaci igényeknek a következő évtizedekben. Vevőink kiszolgálása már az új

„A vállalat teljes munkatársi csapatára igaz, hogy jó, elkötelezett, harcedzett, s együtt már több ilyen helyzetben sikeresen túljutottunk”

– nyilatkozta lapunknak Pintér István, a Rába Járműipari Holding Nyrt. elnök-vezérigazgatója.



gyártósorról történik, a teljes befejezéshez – a vírushelyzet okozta utazási korlátozások miatt elhalasztott – garanciális finomhangolások vannak hátra. Ezzel párhuzamosan a pótalkatrész-gyártás befejezését követően a régi, közel ötvenéves kapacitást leállítjuk.

– Milyenek látja az értékesítési kilátásokat belföldön és külföldön?

– Úgy vélem, hogy ma ez gyakorlatilag megbecsülhetetlen, különösen, hogy a Rábának több járműipari szegmensben van értékesítési érdekeltsége. A korábbi évtizedek tapasztalata alapján azt gondolom – de ez csak személyes vélemény –, hogy a legnagyobb keresletcsökkenés valószínűleg a személygépkocsi-iparban következik be, míg a legkevésbé érintett a mezőgazdasági szegmens lehet. Ez látszik a Rekard kapcsán is, hiszen a rendelési állományuk sikeres teljesítése érdekében kollégákat csoportosítottunk át a vállalatához. A többi piacunk

valahol a két szélsőérték közé prognosztizálható. A mi stratégiánk egyébként arra épül, hogy éppen ezekben a helyzetekben lehet piacot szerezni, ezért is alakítottuk rugalmasan a működést, és folytatjuk fejlesztéseinket, modernizálási programunkat, hogy az ellátási láncok újragondolásakor a következő évtized nyertesei közé tartozzunk.

Az mindenképpen bizakodásra adhat okot, hogy a világ vezető járműgyártói alkotják a vállalat meghatározó vevőkörét, és általában a legjobbak jönnek ki sikeresen az ilyen problémás helyzetekből. Mi is erre alapozva hozzuk meg a döntéseinket. Célunk a működési kiválóság javításán keresztül a vevőink elvárásainak rugalmas és azonnali teljesítése, hogy ebben a gyorsan változó, bizonytalan helyzetben egyetlen potenciális rendelés se vesszen el, és vevőink sikerein keresztül is hozzá tudjunk járulni piaci pozícióink megerősítéséhez.



RÁBA MAGAZIN – A RÁBA CSOPORT LAPJA a munkatársak és a partnerek számára. **Felelős kiadó:** Pintér István
Felelős szerkesztő: Mohácsi Béla • **Tervezőszerkesztő:** Bondor István • **Munkatársak:** Hancz Gábor • **Fotó:** H. Baranyai Edina
Szerkesztőség: a Rába Nyrt. kommunikációs szervezete: 9027 Győr, Martin u. 1. Telefon: 96/624-521, E-mail: info@raba.hu
Nyomás: Palatia Nyomda és Kiadó Kft., 9026 Győr, Viza u. 4.
A lapban megjelenő személyes adatok (így különösen név és fénykép) kezelésének jogalapja az adatvédelmi jogszabályok szerinti érintetti hozzájárulás.

Sajtóközlemény • Győr, 2020. május 13.

Új piaci lehetőségek kiaknázása és fejlesztések jelölik ki az utat 2020-ban

A RÁBA Nyrt. 11,8 milliárd forintos konszolidált árbevétellel zárta 2020 első három hónapját. A nehezen prognosztizálható idei évben a Rába a cash-flow-ra koncentrált, valamint működése hatékonyságának növelésére és az újonnan feltáruló piaci lehetőségek kiaknázására törekszik.

A Rába megváltozott kulcspiacei körülmények között működött az év első három hónapjában. A globális tehergépjármű és mezőgazdasági szegmensekben, illetve az európai személygépjármű-piacon a tavalyi év második felétől kezdődően csökkenő aktivitás volt megfigyelhető. Ezzel szemben az orosz buszpiacra 29 százalékos értékesítésnövekedést könyvelt el a társaság az első negyedévben. Márciusban már a koronavírus-pandémia is érezte hatását mind a kereslet mérséklődése, mind a globális gazdasági bizonytalanság növekedése formájában. A Futómű és az Alkatrész üzletágak sikeresen menedzselték a gazdasági és az iparági lassulást, nyereséget termelve üzem és EBITDA szinten egyaránt. A Jármű üzletág eredményeit alapvetően meghatározta, hogy megszűnt a honvédségi járművek értékesítése, így az üzletág tárgyévi és bázisidőszaki számai nehezen összevethetők. A Rába még ebben az évben meg kívánja teremteni a honvédségi megrendelések nélküli nyereséges működés

feltételeit a Jármű üzletágnál, az ehhez szükséges átalakítások már folyamatban vannak. A tervekhez képest gyorsabban halad a tavalyi évben megvásárolt Rekar Csoport vállalatának konszolidációja, valamint az erőforrások és a gyártás integrációja. A szakmai szinergiák kihasználása már megjelent az eredményekben, és a járvány miatt, piaci pozíciói erősítésére, a Rába felgyorsítja a két cégcsoport integrációját és bővíti a kooperációt. „A 2020. üzleti év váratlan kihívások elé állította társaságunkat, hiszen az általános globális gazdasági lassulás mellett a COVID-19 pandémia okozta piaci aktivitáscsökkenést is

menedzselnünk kell. Emiatt minden előrejelzés bizonytalan, ám elmondható, hogy a fókusz a Rábánál 2020-ban is a készpénztermelésen és a működési költségek strukturális csökkentésén van. Határozott célunk a válság kapcsán várhatóan átrendeződő globális ellátási láncok lehetőségeinek kiaknázása. A válság ellenére folytatjuk a meghatározó K+F fejlesztéseinket és modernizációs programjainkat, felgyorsítjuk az ipar 4.0 projekteket, és megvizsgáljuk a további vállalat- és eszközalapú akvizíciós lehetőségeinket.” – hangsúlyozta Pintér István, a RÁBA Járműipari Holding Nyrt. elnök-vezérigazgatója.

Rába csoport rövid eredménykimutatás (2020. I. n.év)			
m HUF	2019 Q1	2020 Q1	Változás
Árbevétel	14 725	11 856	-19,5%
Bruttó eredmény	2 967	2 467	16,9%
Bruttó fedezet	20,2%	20,8%	0,6%p
EBITDA	1 446	450	-68,9%
EBITDA szint	9,8%	3,8%	-6%p
Üzemi eredmény	930	-120	-112,9%
Nettó pénzügyi eredmény	-7	-635	-9055,3%
Teljes átfogó jövedelem	744	-853	-214,6%

Az amerikai vállalattal új piacra törne be, ami a Rába Futómű Kft.-nek is előnyöket rejt

Tárcsafékes futómű a Marmon-Herringtonnak

A Rába Futómű Kft. számára a járvány miatti visszaesés ellenére is kiemelt partner a Marmon-Herrington, amellyel ráadásul egy nagy perspektívával bíró projekt kezdődött el. Az amerikai vállalat emellett kulcsfontosságú a dél-afrikai székhelyű katonai járműgyártó Osprea észak-karolinai telephelyére való beszállítás szempontjából.

Bizonytalanság, de óvatos optimizmus – így jellemezhető az egyesült államokbeli járműipar helyzete, s ekként tekint erre az évre a Rába Futómű Kft. legfontosabb ottani partnere, a Marmon-Herrington is. A katonai és a polgári piacon is jelen lévő vállalattal a partnerség a nyolcvanas évek közepére nyúlik vissza, s ahogy az ilyen kapcsolatoknál lenni szokott, az évtizedek során voltak benne hullámhegyek és hullámvölgyek egyaránt. A mostani visszaesés természetesen a koronavírus-járvánnyal kapcsolatos, amely rendkívüli mértékben sújtotta, sújtja az USA-t. Mint Kozma Balázs, a Rába Futómű Kft. key account menedzsere elmondta, márciusban leálltak a nagy amerikai tehergépkocsi-gyártó vállalatok, és csupán nyolc hét szünet után, május végén kezdtek újraindulni. A restart azonban nem jelentett visszatérést a pandémia előtti időkhöz, hiszen a járműiparnak ez a szegmense azóta is mindössze eredeti kibocsátása nagyjából ötven százalékán dolgozik. A nagymértékű zsugorodás hátterében a kereslet csökkenésén kívül részben az alkatrész-beszállítási nehézségek állnak, részben pedig az, hogy a fertőzésveszély miatt előírt távolságtartás betartása érdekében át kellett alakítani a gyárakat. Polgár Szilárd kereskedelmi igazgató hozzátette: a Rába Futómű Kft. számára a Marmon-Herringtonnal való relációban az elmúlt években egyre inkább a polgári szegmens vált meghatározóvá, miután a cég a katonai célú termékeiben a tehergépjármű-futóműveket fokozatosan helyi gyártók független felfüggesztésű futóműveivel váltotta ki. A kft. ugyan öt-hat éve a Marmon-Herringtonon keresztül

polgári védelmi célú járművekhez Brazíliába szállított jelentősebb mennyiségű futóművet, ez az üzlet azonban a latin-amerikai országban végbement változások következtében megszakadt. A nagymúltú kentuckyi vállalattal való kapcsolat azonban nem ért véget, sőt. A partnerség erősségét, jövőjét mutatja, hogy – amint azt Polgár Szilárd ismertette – a Marmon-Herrington néhány éve kormányzott mellő, tárcsafékes, tíztonnás teherbírású futómű fejlesztésének igényével kereste meg a Rába Futómű Kft.-t. „Az eddig tőlünk rendelt hagyományos dobfékes futóműveket a várakozásaink szerint folyamatosan felváltják az új tárcsafékes típusok, amellyel megalapozzuk a következő évek együttműködését” – fogalmazott a kereskedelmi igazgató. Az új termék prototípusát márciusban szállították ki Amerikába. Ezt követte egy hatvandarabos előszéria megrendelése, amelynek már az utolsó tesztelése van folyamatban a győri gyárban. A kiszállításra augusztusban kerülhet sor, és várhatóan további gyártásra lesz igény még ebben az esztendőben. Az újfajta futóműveket az építőipar és az energiaszektor számára készülő járművekhez, például betonmixerekhez és az olajipar által használt csőszállító teherautókhoz szánják. A Marmon-Herrington egyébként bizakodó: azt prognosztizálja, hogy a nyár végén visszatér az élet a piacra, s olyan jelzést adott a Rába Futómű Kft. számára, hogy a korábbi előrejelzésben szereplő mennyiségeket idén valóban meg kívánja rendelni. Kozma Balázs a dél-afrikai, de az egyesült államokbeli Észak-Karolinában is összeszerelő üzemmel rendelkező Ospreával kapcsolatos fejleményekről adott tájékoztatást. A katonai járműgyártó cégnek a Rába Futómű Kft. a Marmon-Herringtonon keresztül szállít katonai mellő és hátsó futóműveket. Ez évente jellemzően száz szettet jelent. Az idei mennyiség is ennyi lett volna, ezt azonban a járvány felülírta, így egyelőre bizonytalan, mennyi lesz a tényleges darabszám 2020-ban.





A járvány ellenére több partner is újabb rendelésekkel jelentkezett

Futóműszállítások az orosz és az üzbég piacra

Az orosz Kamaz/Nefaz és Liaz is növelte a Rába Futómű Kft.-től megrendelt futóműszettek számát, noha a koronavírus-járvány az ottani járműipart is sújtja. Az üzbég SamAutóval meglévő üzleti kapcsolat szintén folytatódik.

A tavalyi év végén Kínából elindult koronavírus-járvány ugyan Európa többi részéhez képest Oroszországba némi késéssel érkezett meg, de aztán meglehetősen gyorsan terjedt. A kontinensnyi államban még június közepén is napi csaknem kétezer megbetegedést regisztráltak, miközben a fertőzöttek száma addigra már meghaladta a félmilliót.

A helyzetre a nagyobb cégek ott is leállással, az otthoni munkavégzés, azaz a home office bevezetésével, valamint szabadságolásokkal reagáltak, s ezekkel az intézkedésekkel igyekeztek megtartani a munkaeőrt. Ez természetesen így történt a járműiparban is, ahol emellett jelentősen visszaesett mind a külső, mind a belső felvásárló piac.

E kedvezőtlen fejlemények ellenére a Rába Futómű Kft. pozitívumokat tud felmutatni ezen a piacon – a részletekről Polgár Szilárd kereskedelmi igazgató és Leéb Attila üzletfejlesztő tájékoztatta magazinunkat. Elmondták: a Rába Futómű Kft. jelenleg két céggel dolgozik együtt autóbuszfutómű-vonalon az orosz piacon. Az egyik a Magyarországon is jól ismert, csaknem 50 százalékban állami tulajdonban lévő Kamaz, amely az orosz járműipar

zászlóshajójának számít. A nyettekamszki vállalat évente mintegy 2000 autóbust értékesít, amiből csaknem 300 elektromos meghajtású. A cég erre az évre közel 300 darab egyfokozatú és kétfokozatú autóbusz-futómű rendelését jelezte előre a Rába Futómű Kft. számára, amit nemrégiben további 200-zal növelt meg. Ennek hátterében a megnövekedett moszkvai és más területi igények állnak. „Ezenkívül új projektekről is tárgyalásokat folytatunk. Az egyik egy mellőtenegely-kiváltási projekt, a másik pedig egy midiautobuszsztet-projekt. Mindkettő a műszaki előkészületek stádiumában van” – hangzott el.

Fontos partner a GAZ-csoporthoz tartozó Liaz is, amellyel a Rába Futómű Kft. tavaly kötött több mint 600 futóműre vonatkozó szerződést. Polgár Szilárd és Leéb Attila kifejtette: a termékek szállítása már tavaly megkezdődött, és áthúzódott az idei évre, sőt a mennyiség 100 darabbal még növekedett is. Ezekbe az autóbuszokba a továbbfejlesztett tárcsafékes, kétfokozatú Rába 818

futóműveket építik. Polgár Szilárd és Leéb Attila szerint ez a tendencia 2021-ben is folytatódni fog, ráadásul kiegészülhet tárcsafékes, merev mellő futóművel is, amelyből egy autóbusz nemrégiben kezdte meg az üzemi próbáit Moszkvában.

A Rába Futómű Kft. egyik FÁK-piaci partnerre az üzbegisztáni SamAuto, amely 2009 óta már több száz futóműszettet vásárolt Győrből. A kapcsolat az elmúlt évben tovább erősödött, hiszen a közép-ázsiai vállalat tavaly csaknem 300 futóműszettet vett SAZ-60 midiautobuszaihoz, idén pedig jelentős mennyiségű pótalkatrész-csomagot rendelt a járművek alkatrész-ellátására. Ezek a Rába független mellő és egyfokozatú hátsó futóművel épített, kilencméteres buszok az üzbegisztáni Szamarkandban és Taskentben, illetve a kazahsztáni Almatiban üzemelnek. A Rába Futómű Kft. idén vagy jövő év elején tervezi az új szöghajtóművet tesztelésre átadni SamAuto részére, így a futóműszettet komplettre lehetne kiegészíteni a SAZ midibuszok esetében.



Új szöghajtómű fejlesztése zajlik a Rába Fejlesztési Intézetben, amely Közép-Ázsiában debütálhat a nemzetközi piacon. További siker, hogy a tárcsafékes hátsó futóműre Oroszországban van kereslet.

„A Rába régi, kipróbált, jól bevált termékpalettával rendelkezik a buszfutóművek terén, amelyek közül elsősorban a tizenkét méteres járművekbe készülő 209-es és 718-as típusokat említeném. Időről időre szükséges azonban termékfrissítés. Ennek részeként néhány éve kifejlesztettük a 718-as dobfékes hátsó futómű tárcsafékes verzióját, amely a 818-as számot kapta – kezdte beszélgetésünket Vincze Péter, a Rába Fejlesztési Intézet vezetője. – Ebből nagyságrendileg száz darabot egy mexikói vevőnek értékesítettünk még 2015–2016-ban, egy ideig azonban jelentősebb számban nem gyártottuk. Tavaly nagy örömünkre azzal keresett meg bennünket orosz partnerünk, a Liaz, hogy frissítené termékpalettáját, és dobfékes helyett szeretne tárcsafékes futóművet rendelni. A 818-ast ajánlottuk, amiről sikerült is megegyeznünk. Ez a Liaznak azért előrelépés, mert így egy új tenderen a magasabb minőségi követelményeknek is meg tud felelni, nekünk pedig azért, mert be tudtuk vezetni tárcsafékes futóműveinket, kiváltandó az életciklusának a végéhez közelítő dobfékes verziót.”

A Rába Futómű Kft. a tavaly kezdődött projekt részeként körülbelül egy év alatt több mint 700 darab 818-as futóművet szállított a Liaznak. Az orosz vállalat visszajelzéseit beépítve az óta több kisebb módosítással új termékverziót hoztak létre, a még magasabb vevői elégedettség elérése érdekében. Az üzlet folytatásáról jelenleg zajlanak a tárgyalások; amennyiben minden jól alakul, akár még idén folytatódhatnak a szállítások.

A Rába természetesen nem csak a 12 méteres kategóriában rendelkezik termékkel, sőt az utóbbi időszak fejlesztései a 9 méteres midibusz-kategóriára irányultak a leginkább.

„Egy eléggé unikális hajtásmód, az úgynevezett Z-hajtás egyik elemét fejlesztettük – folytatta Vincze Péter. – a Rába portfóliójában korábban már szerepelt a Z-hajtás, ami a futómű és a szöghajtómű együttes kombinációjából áll. Így elérhető, hogy kisebb motortérre legyen szükség a midibuszokban, ami több utasülöhelyet eredményez, s ez nagy előnyt jelent a buszgyártóknak versenytársaikkal szemben.”

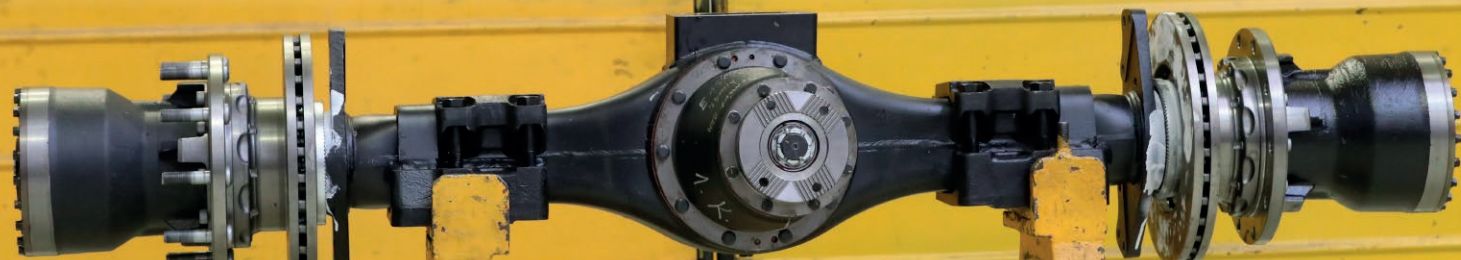
Mintegy másfél éve kísérleti fejlesztési projekt indult az előző generációs szöghajtómű műszaki problémáinak kiküszöbölésére, a termék továbbfejlesztésére. A munkát az alapoktól kezdték.

Buszfutómű-fejlesztések az orosz és a közép-ázsiai piacra

„Az első fázisban kizárólag a lehetséges fejlesztési irányokat kerestük, s az összefüggések meghatározására koncentráltunk, például arra, hogy a csapágyméreteknek, az olajkeverési veszteségnek, a fogazatdeformációnak milyen hatása van a hajtómű teljesítményére – ismertette a Rába Fejlesztési Intézet vezetője. – A második lépésben már konkrét, kidolgozott koncepcióval kezdtük a munkát. Most ennek a fázisnak a végén tartunk: megállapítottuk, mely irányok, műszaki konfigurációk hozhatnak eredményt a hajtómű hatékonysága terén. Ez talán a legizgalmasabb szakasz, amikor kísérleti úton igyekszünk visszaigazolni az eddig megtett lépéseket. Kollégáim nagy energiával dolgoznak azon, hogy a harmadik fázisban megalkossák a végleges műszaki koncepciót. Midibuszfutóműveket korábban szállítottunk Törökországba, most pedig az üzbég SamAutónak értékesítünk, s éppen az utóbbi partneren keresztül szeretnénk visszatérni ezzel a hajtóművel a nemzetközi piacra. Nem titkolt cél, hogy később új vevőket is találjunk.”

A Rába Fejlesztési Intézet azt szeretné, hogy legkésőbb a jövő év elejére széria-futómű legyen a koncepciófejlesztésből. Ugyan most már látszik, milyen műszaki konfiguráció vezet eredményre, de még így is sok munka van hátra, hiszen a majdan elkészülő prototípust sorozatgyártásra alkalmassá kell tenni. Ehhez a beszállítói háttér megteremtésére, illetve a szerszámok kialakítására is szükség van.

Vincze Péter részletesen kifejtette, hogy e hajtómű esetében melyek a legfontosabb megoldandó műszaki kihívások. „Úgy kell egyensúlyozni a különböző paraméterek között, hogy a csapágyak mérete, előkészítése, a fogazatok mérete, deformációja, illetve az olajozási rendszer mind összhangban legyen – magyarázta. – Minél nagyobb csapágyakat alkalmazunk, azok annál több hőt gerjesztenek, ellenben merevebben tartják a fogaskerekeket, és alacsonyabb lesz a zajszint. A kisebb csapágyak előnyt jelentenek a melegebb, viszont hátrányt a zaj szempontjából. Két ellentétes hatásra kell fokozottan figyelni az olajozási rendszerrel is. A túl magas olajszint nagyobb olajkeverési veszteséggel jár, ami felmelegíti a kis, szűrt olajozású hajtóművet. A csapágyaknak és a fogazatoknak ugyanakkor magas fordulatszámon nagyobb átfolyó olajmennyiségre van szükségük ahhoz, hogy a hajtómű élettartama az elvárt hosszúságú legyen. Ezek az összefüggések okozzák a műszaki nehézségeket. A paramétereket úgy kell beállítanunk, az ellentétes hatásokat úgy összeegyeztetnünk, hogy a végeredmény a vevő számára jól használható, komfortos, magas élettartamú és megbízhatóságú termék legyen.”



Interjú Szabó Balázssal, a Rekard ügyvezető igazgatójával

Közösen sokkal könnyebb

A Rába érdekeltségébe került tavaly a győri Rekard, amelynek ügyvezető igazgatója, Szabó Balázs szerint közösen jobb esélyekkel kezelhetők a piaci környezet változásai. Úgy látja, a kapcsolódás számos előnnyel jár.

– A Rekard nagymúltú vállalat, jogelődjét hetven éve alapították. Mi a cég jelenlegi termékköre, és melyek a legnagyobb vevői?

– Cégünk jelenlegi profilja hajtóművek, mechanikus hajtástechnikai alkatrészek és egyéb, főleg mezőgépi részegységek gyártása. A mostani gyártmányportfólió kialakulását, műszaki színvonalát a Rekard 1970-es évektől folyamatos, növekvő gyártmány- és technológiai fejlesztései alapozták meg. Vállalatunknál számos termék, kiemelten a mezőgazdasági és jármű kardántengely- és hajtóműcsalád kifejlesztése mellett nagy jelentőséggel bírt a hazai robottechnika ipari szintű beindítása is, mely a Rekard-Technoimpex és a Videoton által létrehozott közös vállalkozásban folytatódott, ami a mai győri IGM Robottechnika Kft. bölcsőjének tekinthető. Mindezek biztosították azt a szakmai kultúrát, amellyel a Rekard a világ vezető mezőgépgyártói beszállítójává válhatott. E kapcsolatok értékét növeli, hogy egy részük közös fejlesztési programok megvalósítása révén jött létre. Vevőkapcsolataink többsége már hosszú ideje működő tartós beszállítói viszonyra alakult. Külön megemlítem, hogy a Rekard első nyugati vevőjével, a Rabewerk céggel 1977-ben indult be az együttműködés, utódvállalataival pedig a mai napig tartó beszállítói kapcsolatunk van. Az elmúlt negyvenhárom évben e cég folyamatosan

talajművelő- és vetőgépeket gyárt, s a Rekard azóta is forgóborona-hajtóműveket és a gép főbb alkatrészeit szállítja be ezekhez. A Rekard 2000-től lett a Claas Hungaria, majd 2004-től a Claas anyavállalat beszállítója. Miután időközben beszállító lettünk a Claas Paderborn és a francia leányvállalat, valamint a Claas Service & Parts alkatrészellátó cégnek is, így jelenleg a Claas rendelései teszik ki forgalmunk több mint egyharmadát. Emellett áruforgalom szempontjából jelentősek még a német Grimme, Lemken és Krone, az osztrák Pöttinger, a francia Caterpillar, illetve a cseh Agrostroy vásárlásai. Vevőkapcsolataink minőségét alátámasztja az a tény, hogy a Rekard a világ top 10-ébe sorolt mezőgépgyártók közül ötnnek beszállítója.

– Mi alapozta meg ezeket a jó vevőkapcsolatokat?

– A vevők több szempont alapján ítélnék meg bennünket. Fontosak a határidőre teljesített megrendelések, a szállítói megbízhatóság, az előírt minőség tartása, a tanúsított minőségbiztosítási rendszer és a versenyképes ár. Nagyobb esélyük van ugyanakkor azoknak a beszállítóknak, amelyek ezeken felül rugalmasan teljesítik a vevői igényeket, gyorsan jeleznek vissza az. A megbízhatóság alátámasztására jó személyes kapcsolatok alakíthatók ki, s lényeges, hogy döntésképes, de legalább válaszadásra alkalmas állandó kapcsolattartó álljon a vevő rendelkezésére. Számít az üzemek rendezettsége, tisztasága, s a más vevőktől kapott referenciákon is sok múlik. A Rekard ezen szempontok többségével, kiemelten rugalmasságával tudta vevőkörét szélesíteni.

– Miben nyilvánul meg a rugalmasság?

– Egy korábbi években történt esetre térnék vissza. A Rabe cég Toucan típusjelzéssel új forgóboronát tervezett, melynek tervdokumentációját január 3-án kaptuk meg. Az új gépet a márciusi párizsi SIMA kiállításon akarták bemutatni, de előtte februárban egy példányt egy kőbányában kellett tesztelni. Február 15-re kellett átalakított hajtóműveket, új fogaskerekeket és késtartókat gyártanunk hozzá. A projekt végül sikerült úgy, hogy a kovács beszállítóknak időközben még súlyllesztékátalakítást is kellett végezni. A Claas-kapcsolatban vevőnk ezt az előnyünket többször kihasználta, melyből természetesen profitáltunk mi is, hiszen így lett termékünk a sűrűlódokuplung-család, a kukoricabetakarító adapter törőhengere és számos egyéb termék. Említhetném egy osztrák szabadalom alapján gyártott hómaró hajtómű esetét is, amikor egy német hajtóműgyár szállítási határidejének fele alatt tudtuk a hajtóművet kifejleszteni.

– Hogyan ítéli meg ezt a lehetőséget a Rába-Rekard-működés alatt?

– Törvényszerűnek tartják, hogy minél nagyobb egy szervezet, annál kisebb a rugalmassága, ezért fontos, hogy a Rába-csoporton belüli működésnél is érvényesüljenek és erősödjenek ezek az előnyök. A kapcsolat indításakor az a cél fogalmazódott meg, hogy a Rekard a Rába-csoporton belül megfelelő gazdasági eredményeket hozva önállóan működik, s ehhez a cég jelentős értékét képviselő vevőkapcsolatait is továbbfejleszti. Nagyon kell vigyázni arra, hogy a vevőkövetelményeket támogató folyamatok továbbra is rugalmasan működjenek, és ne legyenek feláldozva a szükséges mértéknél nagyobb szervezeti változások vagy a létszámgazdálkodás oltárán.



– Mi veszélyeztetheti ezenkívül a vevőkapcsolatokat?

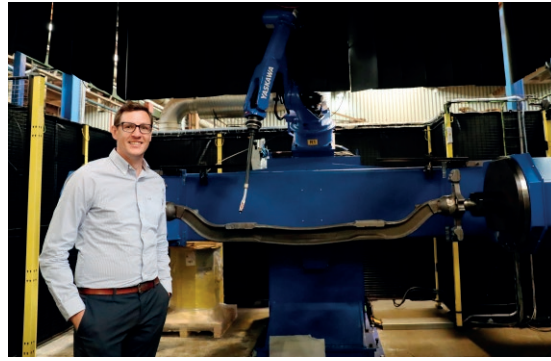
– Minden változás magával hoz bizonyos nehézségeket, bizonytalanságokat. A legnagyobb problémának azt látom, hogy komoly veszély fenyeget bennünket, ha a vevőrendelések teljesítésénél levő csúszásokat nem tudjuk időben felszámolni. Nagy a felelősség úgy a Rekard, mint a Rába vezetőinél abban, hogy a lemaradásokat okozó anyagellátási problémák megszűnjenek. Ezt és ennek okait kell sürgősen megoldanunk.

– Hogyan látja a Rába-Rekard-kapcsolat céljainak megvalósulását?

– A Rekard a kapcsolódás révén többféle előnnyel számolt: gazdasági helyzetének stabilizálásán belül a rendelésállomány biztonságos szinten tartásával, a cég finanszírozási hátterének megerősítésével, a fejlesztési célok támogatásával a Rába fejlesztési részlegével való együttműködéssel, valamint a hőkezelést és a fogaskerékgyártást érintő technológiai kooperációk működtetésével. A projekt indulásakor a Rekardnak ugyanakkora kapacitásfeleslege volt, mint a Rábának

kapacitástúlterhelése. Az időközben bekövetkezett járványügyi helyzet miatt a járműipar erősen visszaesett, míg az élelmiszeripar és az agrárszektor, vele együtt a mezőgépipar az előző évi szintet tartotta, sőt növekedett is. Fordítva alakult tehát a kapacitástúlterhelés és felesleghelyzet, így ma a Rába-Rekard-kapcsolat előnyének tekinthető az is, hogy közel húsz Rába-munkatárs dolgozik a Rekardnál a megnőtt piaci igények teljesítése érdekében. Közösen továbbra is jobb esélyekkel kezelhetők a piaci környezet változásai.





A Schuler PZS 900 típusú, csavarorsós kovácssor öt főgépből, hat robotból, valamint több segédberendezésből áll, s a korábbinál sokkal integráltabb gyártást tesz lehetővé. A Rába Futómű Kft. korábbi legnagyobb alakítóprésének csaknem dupláját, 10.500 tonna alakítóerőt képes kifejteni, ami nagyobb tömegű, bonyolultabb kovácsdarabok gyártását teszi lehetővé.

Korszerű köszörű- és hegesztő-robotcella is segíti a mellsőtengelygyártást

Rövidesen befejeződik a teljes átállás az új kovácssorra

A Rába Futómű Kft. történetének egyik legnagyobb, a kapacitásnövelést és a magasabb termékminőséget előtérbe helyező fejlesztése az új, Schuler kovácssor, amelynek üzembe helyezésére a tavalyi harmadik negyedévben került sor. A mellsőtengelygyártás azóta folyik.

Tervezésre visszavehető konstrukciós problémák szerencsére nem jöttek elő, azonban – mint Csehi Tibor beruházási és karbantartási menedzser elmondta – sok apró, az üzemszerű gyártás során előjött, egyébként garanciális hibát kell orvosolni, amelyeket folyamatosan gyűjtenek, elemeznek. A gépkezelők számára „egypontos leckék” készülnek, benne a hibajelenség részletezésével, illetve azzal, milyen lépéseken kell végigmenni az elhárításához. A karbantartóknak ugyancsak összeállítottak hasonló leírásokat. Csehi Tibor szerint a gyártókkal egyeztetetten – a koronavírus-helyzet okozta utazási korlátozások miatt – a következő hetekben a helyszínen történik a szükséges beavatkozások elvégzése. Ezt követően a sor minden szempontból készen áll a vevői igények magasabb minőségben és hatékonyságban történő kielégítésére. Fontos, hogy ennél a teljesen automatizált, hat robottal működő sornál olyan üzemeltetési kultúrát kezdtek kialakítani, hogy a munkatársak rendszeresen, az előre kijelölt időszakokban elvégzik a szükséges karbantartási feladatokat, amelyek tapasztalatai alapján folyamatosan frissített előírások készülnek.

A beruházási és karbantartási menedzser beszélt az új soron kovácsolt futómű mellső tengelyek kikészítését automatizáló köszörűgép-robotcelláról is, ami a Rába innovációs ötlete alapján került magyar beszállítókkal kifejlesztésre annak érdekében, hogy az új soron készülő, minőségileg homogénebb kovácsdarabokat sorjamentesítse, köszörülje. Ez a Rába Futómű Kft. első olyan munkaállomása, ahol a robot és a gépkezelő párhuzamosan, együtt dolgozik. A gépkezelő bekészíti és rögzíti a munkadarabot, majd a robot körbeköszörüli a sorjasegélyt. A gép közben figyel, milyen erővel nyomja rá a köszörűkorongot, amiből ki tudja számolni, hol van több sorja, s így a köszörülés beégés nélküli lesz. Ehhez a speciális köszörűfejet egy amerikai gyártó biztosította a Rába számára. A munkafolyamat végén a gépkezelő ellenőrzi a köszörülés minőségét, illetve hogy a tengelyen van-e javítandó sérülés, kovácsolási probléma.

A berendezéshez tartozik egy automata köszörűkorong-cserélő és -szabályozó eszköz is. Ezzel a robot maga végzi el a korong felszabályozását, hogy a kopás ne féloldalas vagy sávós, hanem egyenletes legyen, és érzékeli, amikor már cserére van szükség. Mindezt ipar 4.0 megoldással is kiegészítették. Valós időben, online követhető nyomon a cella állapota, teljesítménye, az átlagos gyártási idő, az esetleges hibák oka, ami a pontosabb tervezést segíti. A tapasztalatok kiértékelését követően még egy ugyanilyen cellát helyeznének üzembe, lefedve valamennyi kovácsolandó mellső tengely köszörülését.

Az elmúlt időszakban valósult meg egy új üzlethez tartozó fejlesztés is, ami egy robottal működő ívhegesztő cella. Április végén érkezett a gyárba, és május végén már elkészült az első lehegesztett darab. Varga Zsolt beruházó elmondta, hogy a varratkeresésre és -követésre



A kovácsüzemben találták meg számításukat

A Rába kovácsüzeme különleges munkahely, ami sokak számára lehet vonzó. Ezt bizonyítja Cser Rita és Sipos Tamás példája is. Cikkünkben őket mutatjuk be.

Cser Rita Szombathelyről került Győrbe, amikor felvételt nyert a Széchenyi István Egyetem gépészmérnök alapszakára. Diplomáját 2013-ban vette át. „Az első munkahelyem egy kisebb győri vállalat volt, ahol gyakornokként dolgoztam. Az államvizsga után ott maradtam, de sajnos nem a végzettségemnek megfelelő munkakört kaptam. Így néztem új állás után, s láttam meg a Rába Futómű Kft. Anyagmérnök pozícióját. Úgy éreztem, hogy itt tudnám kamatoztatni tudásomat, ezért megpályáztam – mesélte. – Már az állásinterjún felmerült ugyanakkor, hogy mi lenne, ha a kovácstechnológia felé orientálódnék. Úgy éreztem, ez jó út lehet számomra.”

Felvételét követően a vállalattal tanulmányi szerződést kötött, amelynek értelmében a cég támogatja egyetemi képzését. Cser Rita a Miskolci Egyetem kohómérnök mesterszakának képlekeny alakítás és hőkezelés szakirányára jelentkezett levelező tagozatra, amit az elmúlt két évben munkája mellett végzett el. Záróvizsgáját nemrégiben teljesítette.

„Az a tapasztalatom, hogy jó irányba tart, dinamikusan fejlődik a Rába kovácsüzeme. Ezt mutatja az új gyártósor-beruházás, valamint az, hogy kisebb kovácsprések beszerzése is napirenden van. A kollégák nagy tapasztalattal rendelkeznek, akikről rengeteg gyakorlati ismeret sajátítható el. Ez jó munkahely abból a szempontból is, hogy itt megismerhető a nagyobb vállalatok működése” – mondta a fiatal kovácstechnológus.

Sokakban felvetődhet a kérdés, hogy mi a vonzó egy nő számára ebben a területben. Cser Ritának erre is van válasza. „A gimnáziumban

kiderült, hogy a reáltárgyak érdekelnek igazán, s az utolsó évben eldöntöttem, hogy ezen az úton, de nem a tanári, hanem a műszaki pálya felé megyek tovább. A győri egyetem gépészmérnök szakán sokkal több fiú tanult, de lányként messze nem voltam egyedül, s a Rábánál is dolgoztak előttem hölgy kovácstechnológusok. Úgy érzem, a férfi kollégákkal meg tudom teremteni az összhangot. A kovácsolásban leginkább két dolog vonz. Egyrészt az egyedisége – hiszen ez a forgácsolással ellentétben hazánkban és Európában is viszonylag ritka fémalakítási eljárás –, másrészt a monumentalitása. A présgépek csaknem tíz méter magasak, és száz kiló körüli acélt alakítanak, ami varázslatos” – vallott a munka szépségéről Cser Rita.

A tети Sipos Tamás régebb óta, húsz éve dolgozik a kovácsüzemben. Segéd munkásként kezdte, de ma már kovácsként számít a Rába stabil munkatársának. „Elégedett vagyok a munkámmal. Nem könnyű – nem is mindenki lenne rá képes –, de szeretem csinálni” – magyarázta.

S hogy mi jelenti a nehézséget? „Megtanulni a fogásokat fogóval, s emellett a meleget is bírni kell. Kítartásra is szükség van hozzá, nem kevésre” – válaszolta erre a kérdésre. A 12 órás műszakban jellemzően tengelycsuklókat gyártanak. A munka általában azzal indul, hogy a szerszámokat megkérlik, köszörülje át a szerszámokat, közben pedig ellenőrzik a csavarokat a sorjázonál, a rázót feltöltik az indukciótornál, s elkezdik a melegítést. Egy gépen öten vannak, közülük ketten kovácsolnak, hárman sorjáznak, és 25 darabonként szoktak cserélni.

„Rutinos, összeszokott a csapat, nincs olyan, aki ne legalább tíz éve lenne itt. Félszavakból értjük egymást, de néha annyi sem kell, egy intés is elég. A két évtized alatt sok embert megismertem itt, a körülményekhez is hozzászoktam. Nem tervezek váltani, innen szeretnék nyugdíjba menni” – mondta végül Sipos Tamás.



A Rába Jármű Kft. sikeresen teljesítette a 2003-ban 15 évre kötött keretszerződést

Csaknem ezer katonai jármű másfél évtized alatt

A Rába Jármű Kft. A Honvédelmi Minisztériummal kötött megállapodás alapján a Gépjármű Beszerzési Program (GBP) keretében teljesítette katonai jármű-szállításait 2003 és 2018 között. A járműválaszték a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően fokozatosan, az első Gépjármű Beszerzési Program végére már több mint húsz, speciális igényeket kiszolgáló típusra bővült.

A Honvédelmi Minisztérium 2002-ben 15 éves időszakra írt ki közbeszerzést katonai jármű-vásárlásra, aminek célja a szovjet technika leváltása volt, ezres nagyságrendben. A tendert 2003 elején a Rába nyerte, kooperációs és technológiai partnerei a Daimler és MAN vállalatok voltak. A sikeres szerződéskötést követően a vállalat újabb stratégiai üzletága jöhetett létre. A Rába-csoport vezetése a Rába Jármű Kft. mint önálló jogi személy megalapításával biztosította azokat

a szervezeti, technológiai és infrastrukturális kereteket, amelyek az üzlet elnyeréséhez és sikeres teljesítéséhez szükségesek voltak. A járművek kibocsájtója a Rába lett, lehetővé téve a magyar tartalom maximalizálását, így beszállítói körben jelentős hányadot képviseltek a hazai vállalkozások is. A világszínvonalú technológiát gyártási megállapodás keretében a kooperációs partnerek biztosították.

A Rába a közbeszerzésen kedvező ár-érték arányú, több év fejlesztőmunka eredményeként létrehozott járműcsaláddal indult. Ez öt osztályt foglalt magában a 0,5 tonnától az 54 tonna teherbírású személy- és teherszállító terepjáró járművekig, nyerges járműszerelvényekig. A katonai járművek beszállítása a Magyar Honvédségnek 2003-ban aláírt szállítási keretszerződés alapján kezdődött meg. A 2018-ig szóló Gépjármű Beszerzési Program (GBP) keretében összesen mintegy

ezer jármű lehívására került sor, melyeket a Rába Jármű Kft. sikerrel, a megrendelő meglegedésére gyártott és szállított le. A Magyar Honvédség rugalmas kiszolgálására a Rába egy webalapú, elektronikus, e-Szerviz névre keresztelt szervizszoftvert fejlesztett ki, és bevezetésével a teljes flotta vevőszolgálati ellátásának kezelése jelenleg is a legkorszerűbb technológia alkalmazásával történik.

A Rába méltán lehetett büszke a speciális felhasználói igények alapján kidolgozott H járműcsaládra, amelyek a folyamatos fejlesztések révén mindvégig megfeleltek a nemzetközi (NATO) követelményeknek és az aktuális környezetvédelmi előírásoknak. Az összerékkehajtású járművekhez – a HM igényei alapján – a vállalat olyan futóművet fejlesztett ki, amely menet közben is lehetővé teszi a gumibroncsok nyomásának automatikus szabályozását, így a blokkolásgátlóval



kiegészítve lehetővé tette a szélsőséges terep- és talajviszonyokon való közlekedést. A legyártott és leszállított tehergépkocsik és bázisjárművek alkalmasak különböző katonai felhasználású anyagok, egységakományok, ISO-konténerek, veszélyes áruk – például üzemanyag, robbanóanyag – és ivóvíz szállítására, utánfutók, többtengelyes pótkocsik és fegyverzeti eszközök vontatására. A rakodást megkönnyítő hidraulikus horgos emelővel vagy daruval felszerelt járművek rendkívül nagy teherbírásúak, nehéz terepen 5–10, közúton pedig 7–14 tonna rakományt képesek szállítani. A járműcsalád 2018-ra már több mint 20 típussal fedte le a Magyar Honvédség logisztikai igényeit.

A vállalat a GBP mellett a Honvédelmi Minisztérium speciális igényei alapján egyedi fejlesztési és gyártási projekteket is indított, amelyek rámutattak a vállalat képességeire. Így indult el 2011-ben a VZF-projekt,

amelynek célja egy olyan, személyszállításra tervezett védett-zárt felépítmény kifejlesztése volt, amely az akkor Afganisztánban missziót teljesítő Magyar Honvédség katonái számára megfelelő védelmet biztosított az ellenséges terepen. A fejlesztés a Rába fejlesztő mérnökeinek és a Magyar Honvédség szakembereinek közös munkájával eredményesen zárult. A felépítmény sikeresen megfelelt Németországban a szigorú, valós harci helyzetet imitáló teszteken is. A Magyar Honvédség alakulatainál végül két ilyen jármű rendszeresítésére került sor.

A Rábának más sikeres katonai jellegű projektjei is voltak ebben a másfél évtizedes időszakban. Az iraki és az afganisztáni háborúban fontossá vált MRAP program keretében egy amerikai vállalattal közösen biztosította a mintegy 4000 darab, speciálisan átalakított futóművet az USA hadserege részére szállított, páncélozott,

4x4-es és 6x6-os járművekhez. A sikeres nemzetközi referenciának köszönhetően a Rába ma is szállít futóműveket az ENSZ békefenntartó járműveihez.

Az első Gépjármű Beszerzési Program lezárását követően 2019-ben nyilvánvalóvá vált, hogy a 15 éves sikeres projekt a korábbi keretek között nem folytatódhat, és megrendelések hiányában lezárása, a kapacitások felszámolása 2020 első negyedévében elkerülhetetlenné vált. Ugyanakkor a komponensek és az alkatrészek gyártása tovább folytatódik a kiépített általános eszközbázis felhasználásával. A Rába Jármű Kft. európai, főleg német cégek megrendelése alapján továbbra is gyárt – évi több ezres mennyiségben – részegységeket, komplett alvázakat katonai célú járművekhez, építőipari gépekhez.



Sikeresen megtörtént a korszerű berendezés beüzemelése a Rába Jármű Kft-nél

Ötször gyorsabban dolgozik az új fúrógép

Új fúrógép segíti a Rába Jármű Kft-t céljai elérésében. A korszerű berendezés gyorsabban és hatékonyabban dolgozik, mint a meglévő gépek, s nem lényegtelen szempont, hogy mindez összességében számottevő megtakarítással jár.

Újabb fontos fejlesztés fejeződött be a Jármű Kft-nél: sikeresen megtörtént az új CNC koordináta-fúrógép beüzemelése. A jelenlegi gépparkban összesen öt sugárfúrógépen zajlik a tételek fúrása és menetfúrása. Ezeknek a berendezéseknek az átlagéletkora magas – 30 év –, terhelésük pedig jelentős, megközelíti a 20 ezer órát évente.

Az utóbbi két adat önmagában is elegendő indokul szolgálhat a beruházás szükségességére, ami mellett további érve, hogy a fejlesztés természetesen egyúttal korszerűsítést is jelent. A régebben működő sugárfúrógépeket befolyásolják a sebességfokozatok, így a szerszámban rejlő lehetőségek nem minden esetben használhatók ki. Emellett használatuknál manuális furatrálásra van szükség, ami magában hordozza az emberi hibázás lehetőségét. A munkadarab-rögzítés lefogóvasakkal történik, racsnis szorítókkal, aminél a CNC koordináta-fúrógépnél alkalmazott megoldás – a rögzítés a főorsóról pneumatikus letámasztással

történik – előrelépést jelent. Az új, HSS (gyorsacél) helyett keményfémre épülő technológiával készült berendezés vágósebessége ráadásul ötször gyorsabb, mint a régié. További előnye, hogy míg a sugárfúrógépnél a fúrás előtt jelölés, központozás szükséges, ez önközpontozó, azaz nem kell jelölés. Ráadásul a szerszám által nyújtott lehetőségek maximálisan kihasználhatók, jobban optimalizálhatók. A manuális furatrálás helyett alkalmazott gyorsjáratú pozicionálás (40 000 mm/perc) is egyértelmű javulást jelent.

A sugárfúrógépeken döntő többségben, 95 százalékban lemezerítékeket fúrnak. Összesen 470 tételről van szó, amelyek közül a CNC koordináta-fúrógéppel 294 tétel fúrható. Ez 62 százalékos arányt jelent. Az új berendezés fő feladatai közé a magfuratok fúrása és a menetfúrás tartozik majd M4–M16 menetig. A lemezvastagságok közül a 8-asból és a 10-esből lesz a legtöbb, összesen csaknem 200 tétel.

A beruházás révén két területen várható megtakarítás. Egyrészt javul a minőség, másrészt csökken a normaidő. Az utóbbi több tényezőtől tevődik össze: csökken a gépi főidő fúrásnál, lézervágás helyetti fúrásnál és menetfúrásnál, valamint ugyancsak csökkennek a gépi és manuális mellékidők. Az éves normaidő-megtakarítás meghaladhatja az ötezer órát. A sugárfúrógépekből így az ötből csupán kettőt kellene megtartani háromműszakos munkarend esetén.



ISO 14001 szabvány szerinti felügyeleti audit a Rába Járműalkatrész Kft-nél

Eredményesen zajlott le április hónapban a Rába Járműalkatrész Kft ISO 14001 szabvány szerinti felügyeleti auditja. Az audit a móri, sárvári és esztergomi telephelyet érintette.

Az idei évben – tekintettel a kialakult veszélyhelyzetre – az audit érdekessége az volt, hogy részben online módon valósult meg. Ez azt jelentette, hogy az audit nyitó napján az auditor a rendszer működését szabályozó dokumentumokat online technikát alkalmazva ellenőrizte és csak kizárólag a gyakorlati működés ellenőrzése céljából tett személyes látogatást az egyes telephelyeken.

Az ellenőrzés során igazolni tudtuk a szabvány előírásainak megfelelő működést és azt, hogy a változó és egyre szigorodó jogszabályi környezetben is meg tudunk felelni az előírásoknak.

Az audit végén az auditor pozitívan beszélt az elért eredményekről. Többek között kiemelte a rendszer és a környezetvédelmi tevékenység folyamatos

fejlesztését, a dokumentumok kezelését, illetve a szakmai hátteret.

Az átvizsgálás során eltérés nem került megállapításra, azonban fejlesztési lehetőségek feltárása megtörtént, melyek a következők: érdekelt felek elvárása dokumentum részletesebb kidolgozása, kockázatértékelésben a természeti katasztrófák kockázatainak értékelése, energetikával kapcsolatos jogszabályi előírások részletesebb megjelenítése a megfelelési kötelezettségek között, EBK bejárások fényképes dokumentálása, sűrített levegő szivárgások felülvizsgálata.

A feltárt fejlesztési lehetőségek igazolják, hogy mindig van lehetőség a környezetvédelem iránti elkötelezettség és a tudatos viselkedés fokozására.

Munkatársaink helytállása mellett az eredmények eléréséhez hozzájárult a vezetőség támogatása is a tevékenységek és fejlesztési elképzelések megvalósítása terén.

Svárdai Norbert, Integrált irányítási rendszer vezető



Sikeres „rendkívüli” NATO AQAP 2110 Felügyeleti audit a Rába Jármű Kft-nél

A Magyar Honvédség Logisztikai Központ megbízott szervezete AQAP 2110:2016 NATO minőségbiztosítási szabvány szerinti sikeres helyszíni auditot végzett a Rába Jármű Kft-nél.

A Rába Jármű Kft. A Honvédelmi Minisztériummal 2003-ban írta alá a 15 évre szóló keretszerződést (Gépjármű Beszerzési Program) a Honvédség gépjármű eszközeinek korszerűsítésére, amely szerint 2018-ig nemzetközi partnereivel együttműködésben a terepjáró kategóriájú járművek kizárólagos szállítója volt. A Rába Jármű Kft. szervezete, a Keretszerződések, és Kiegészítő Megállapodások szerint szállítandó katonai járművek, járműipari termékek, és szolgáltatások értékesítése miatt szüksége volt a - NATO minőségirányítási rendszer követelményeinek megfelelő - tanúsítványra. (Magyarország 1999.március 12-től a NATO tagja.) a Rába Jármű szervezetének első NATO AQAP

Mi az AQAP?

Az AQAP (Allied Quality Assurance Publications, azaz Szövetségi Minőségbiztosítási Kiadványok) a NATO katonai minőségbiztosítással kapcsolatos dokumentumainak rendszere. A haditechnikai eszközök beszerzésében érintett NATO országok ratifikálták a szabványosítási egyezményt, amely az AQAP alapküldetése. Ez a megállapodás „Az Állami Minőségbiztosítás kölcsönös elfogadására és a normatív dokumentumok (AQAP) alkalmazására” vonatkozik.

minőségbiztosítási előírások szerinti tanúsítása 2003. december 11-én történt.

A HM GBP 2003-2018. szerződés lejártát egy újabb keretszerződés megkötése követte. Ezen „Vállalkozási Elemekkel Vegyes Adásvételi Keretszerződés (Gépjármű Beszerzési Program 2018-2026.)” minőségbiztosítási követelményei is előírnak egy működő, és tanúsított NATO AQAP 2110:2016 minőségügyi rendszert.

Az audit lefolytatása, a pandémiás helyzet miatt „rendkívüli” módon történt, mivel a márciusban esedékes helyszíni felülvizsgálatot halasztani kellett. Ezért első körben elektronikus úton, a Tanúsítóhoz elküldött minőségirányítási dokumentumok átvizsgálására került sor. Ezen dokumentumok alapján a Felülvizsgáló, a Rába Jármű katonai minőségirányítási rendszerét megfelelőnek minősítette, és az AQAP tanúsítvány érvényességét egy később végrehajtható helyszíni audit időpontjáig meghosszabbította.

Az AQAP rendszer meghatározza mind a „beszerző”, mind a „szállító” ország esetében a szerződésekkel kapcsolatos állami minőségbiztosítási eljárásokat, a szabályokat, a Nemzeti Minőségbiztosítási Szervezetek feladatait. A normatív dokumentumok kidolgozásakor meghatározó szempont volt a nemzetközi szabványok, a meglévő polgári minőségirányítási rendszerek minél szélesebb körű alkalmazása. Ennek megfelelően az AQAP a nemzetközi szabványokon alapul, azok a szakágak követelményeinek megfelelő bővítése.

A járványügyi helyzet enyhülését követően került sor a helyszíni auditra, 2020. június 10-én. Ennek eredménye igazolta, hogy a Rába Jármű Kft. NATO AQAP 2110:2016 szerinti minőségirányítási rendszere a tanúsított tevékenységi területeken megfelelően működik, és 2021. március 6-ig érvényes marad. Az AQAP 2110:2016 szabvány, az ISO 9001:2015 minőségirányítási rendszerekre vonatkozó követelményein túl NATO specifikus követelményeket ír elő.

Bozzai Zoltán, minőségbiztosító



„Nehéz a búcsú,
ha tudjuk, hogy végleges.”

Bavolyár Miklós emlékére



Váratlanul ért bennünket a hír, Miklós meghalt. Tudtunk betegségéről, de soha sem panaszkodott. 53 éves volt.

Bavolyár Miklós 23 éve lett a Rába Futómű Kft. dolgozója. Kezdetektől fogva a kovácstechnológián dolgozott technológusként. Technológián belül alkalmazott gyártási folyamatokat jól ismerte. Mechanikus kovács sajtón gyártott tételek szakértője, de a Tengelytestek technológiájában is jártas volt. Elévülhetetlen tekintélyt szerzett a Tengelycsuklók tervezésében, gyártásában, kiemelve a Scania és Volvo termécsaládot. Ezért is kapta a „csuklókirály” jelzőt. Nevéhez kapcsolódik a ZF Bolygótartók mikroötvöztött acélból történő technológiájának kidolgozása. Remek technológus, kolléga volt akitől sok mérnök gyakornok tanulta el a technológia fortélyait. Nagyon alapos, precíz és segítőkész volt. Sokan ismerték és tisztelték tudását.

Váratlanul hagyott itt bennünket, elbúcsúzni sem tudtunk tőle. Nevét az a nagyon sok technológiai előírás, a személyiségét pedig mi őrizzuk meg emlékeinkben.

„Elhervad a rózsa, lehull a levél!
Ézért születünk hát, ez az életi cél?
Csak eddig a pálya, semmit se tovább,
Vagy itten az ember csak öltözik át?
Mi itten örök: a halál-e vagy a lét?
Hol itten a kezdet, hol és van-e vég?
Mi itt a csalódás, hol itten az álom,
Vajh innen-e, avagy túl a határon?”

Vajda János

Jubiláló dolgozóink

Dolgozó neve	Telephely	Munkakör	Év
DÖMÖTÖR GYULA	Rába Jármű Kft.	Lakatos	10
DRÓTH ZOLTÁN	Rába Futómű Kft.	Darus	10
FRANCIA ZSOLT	Rába Jármű Kft.	Lakatos	10
HOHN LÁSZLÓ	Rába Futómű Kft.	CNC esztergályos	10
HORVÁTH LÁSZLÓ	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Forgácsoló	10
SZABÓ ATTILA	Rába Futómű Kft.	Kovács	10
SZABÓ ZOLTÁN	Rába Jármű Kft.	Hegesztő	10
TANCSICS JENŐNÉ	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Raktári kiadó	10
TUBA ISTVÁN	Rába Futómű Kft.	Mágneses repedésvizsgáló	10
VALLER PÉTER	Rába Futómű Kft.	CNC megmunkáló központ kezelő	10
BURIJÁN JÓZSEF	Rába Futómű Kft.	CNC marós	15
CSAPÓ GYULA	Rába Futómű Kft.	Karbantartó lakatos	15
HEGYI TIBOR	Rába Futómű Kft.	Köszörűs	15
NÉMETH ANDRÁS	Rába Járműalkatrész Kft. – Mór	Szállítási csomagoló	15
VARGA LÁSZLÓ	Rába Futómű Kft.	Kisegítő hőkezelő	15
WEISZ DÁNIEL	Rába Futómű Kft.	Termelés műszaki szakértő	15
CSESZNÁK GYULÁNÉ	Rába Járműalkatrész Kft. – Mór	Betanított varrómunkás	20
MAYER GUSZTÁV	Rába Futómű Kft.	Mágneses repedésvizsgáló	20
RÉPÁSY PÉTER	Rába Járműalkatrész Kft. – Mór	Folyamatellenőr	20
STEIXNER JÁNOS	Rába Járműalkatrész Kft. – Mór	Lakatos	20
MALACHOWSKY ERIKA	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Vevői kapcsolattartó	25
SÓLYOM ZSOLT	Rába Futómű Kft.	CNC megmunkáló központ kezelő	25
SZENDREI CSABA	Rába Futómű Kft.	Minősített hegesztő	25
BAJKÓ EMESE	Rába Futómű Kft.	Kisegítő csomagoló	30
HALÁSZ CSABA	Rába Futómű Kft.	CNC esztergályos	30
KHELL ERZSÉBET	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Technológus	30
KHELL LÁSZLÓ	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Beszerző	30
KUTI ISTVÁN	Rába Jármű Kft.	Lakatos	30
MIHÁCSI LAJOS	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Marós	35
MOLNÁR ISTVÁN	Rába Futómű Kft.	Tesztmérnök	35
SZABÓ MIKLÓS	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Ajánlattétel és árszakértő	35
SZKOK LÁSZLÓ	Rába Járműalkatrész Kft. – Mór	Betanított hegesztő	35
TURCSA IMRE	Rába Futómű Kft.	Termelés műszaki szakértő	35
VARGA IMRE	Rába Jármű Kft.	Targoncavezető	35
VINCZE VIKTOR	Rába Jármű Kft.	Lakatos	35
KARDOS ISTVÁN	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Minőségellenőr	40
KOMÁROMI JÓZSEF	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Karbantartó lakatos	40
PUTZ BÉLA	Rába Futómű Kft.	Gépjárműszerelő	40
ROZMÁN ZOLTÁN	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Esztergályos	40
SINKOVICZ ATTILA	Rába Járműalkatrész Kft. – Mór	Minősített hegesztő	40
TENDLI ATTILA	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	NC esztergályos	40
BALI JÓZSEF	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	NC esztergályos	45
FEHÉR GYÖZÖ	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Marós	45
FEHÉR TIBOR	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Csoportvezető	45
LÁSZLÓ ZOLTÁN	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Marós	45
MELKOVICS SÁNDOR	Rába Futómű Kft.	Esztergályos	45
NÉMETH BÉLA	Rába Járműalkatrész Kft. – Sárvár	Szerszámkészítő	45
PETRŐCZ TIBOR	Rába Jármű Kft.	Lakatos	45