

BUSZTERVEZÉS HÜBNER GMBH

Új buszkonceptió Németországból

A JÖVŐ CSUKLÓS BUSZAI?

A csuklószerkezetéről közismert német gyártó, a kasseli székhelyű Hübner GmbH egyaránt első számú beszállító a buszgyártók és a kötőpályásjármű-gyártók körében. Most azonban saját műszaki tapasztalatukat használták, használják fel egy új buszkonceptió megvalósításához a karlsruhei Desingnteam D formatervező stúdióval és a drezdai Fraunhofer Institut Verkehrs- und Infrastruktursystemmel (Fraunhoferi Közlekedés- és Infrastruktúra-fejlesztő Intézet) közösen.

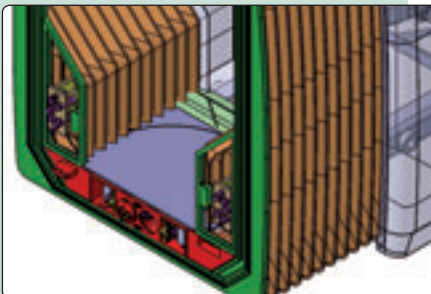
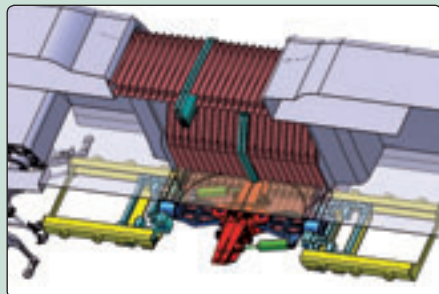
Az AutoTram (védjegyes elnevezés) járműkonceptió 2,55 méter széles és 12 méter hosszú egységekből épül fel, és maximum 3 egység kapcsolható össze egy 36 méteres jármű formájában, amely teljes hosszában alacsonypadlós és végig átjár-



Számítógépes látványterv
Egy-, két- és háromtagos összeállítás



Belső elrendezés, hajtáslánc, ülések, vezetőfülke és ajtónyílások, valamint a futóművek és összekapcsoló szerkezet elhelyezése



Az összekapcsoló szerkezet. A műszakilag önálló járműegységeknek csak a vezérlése lenne közös, csak ezek a vezetékek kötnék össze a mechanikus kapcsolaton kívül



Egy háromtagos jármű 1:24-es modellje a hannoveri IAA-n, a Hübner cég standján

ható. A dízel-elektromos meghajtású motoros egységek – de a hajtóanyag lehet akár sűrített földgáz vagy hidrogén is – önálló szülő buszként közlekedhetnek, amelyek egymás végével egy 24 méteres, kéttagos egységet alkotnak. A motoros egység erőforrásként 180 kilowattos (245 LE) dízelmotor szolgál-

na, amely a generátorokat meghajtva biztosítana áramot a 200 kilowattos (272 LE), tengelyt meghajtó motor számára, illetve töltheti a tetőn lévő akkumulátorokat. Az akkumulátorok természetesen a fékezési energia visszatáplálásával szintén tölthetők, és akár 3 kilométeres távolságra biztosítanának energiát tisztán elektromos üzemmódban. A teljes hajtáslánc a kocsi-szekrény végében kapott féloldalas elhelyezést. A motoros kocsiakra a vezetőoldalon egy (középen), míg a másik oldalon előre és középre terveztek ajtónyílásokat. A két motoros egység közé egy középső pótkocsi is kapcsolható, amely középen, egymással szemben rendelkezik egy-egy ajtónyílással, és szintén ellátható egy meghajtóegységgel. A busz egyaránt üzemelhet zárt pályás rendszerben (BRT – Bus Rapid Transit), vagy egy-két tagos egységben normál utcai forgalomban. A kerekek kormányzása elektrohidraulikus, számítógép-vezérléssel történne, a jármű aktuális jellegének megfelelően. A fék- és elektromos csatlakozások az egységek között automatikusak, akárcsak a villamosok vagy a motorkocsi-szerelvények esetében. Szóló, illetve motorkocsi+pótkocsi üzemmódban az utastér végét kétféle nyíló görgős ajtó zárják le, ugyanúgy, mint a vasúti kocsik esetében. A szerelvény akár viszonylaton belül is szét- és összekapcsolható, és eközben az utasoknak sem kell elhagyniuk a járművet, mert az utastér végét lezáró ajtókat csak ezután tudja nyitni a járművezető, egy légterűvé téve az utastert.

Azt még nem tudni, mikor lesz belőle valóság, és indulnak el az első járatok, de a jármű egyaránt használható városi és elővárosi forgalomban. A tisztán elektromos és a dízel-elektromos üzem automatikusan vezérelhető GPS helymeghatározás alapján.

K. B.