

► egyéb járműműszaki vonatkozású újdonságokról, hiszen hozzánk számos ajánlat érkezik, van miből válogatni. Ily módon – ha szabad egyet kiemelnem – mi már tudjuk, milyen célra, milyen eszközökkel, mennyiért érdemes egy szervizautót felszerelni, ami majd a legjobban megfelel a valószínű igényeknek. Köztudott, hogy ilyen járművel csak olcsón, kis helyen, jó felszereléssel, jó munkafeltételekkel érdemes dolgozni. Meggyőződésem, ha mi elvégezzük az előzetes tájékozódást, akkor sokat tudunk spórolni a Volán-társaságoknak időben is, pénzben is.

Ami az alkatrészbeszerzést illeti, itt maximum kihasználjuk a nagyfogyasztói kedvezményeket, vagyis a Volán-társaságoknak olcsóbb az alkatrész. Ezért szerződünk a forgalmazókkal. Ugye nem kell mondanom, így szövetségben olyan árengedményeket tudunk elérni, amelyet egy üzemeltető egyedül nem tudna magának biztosítani.

● **Foglalkoznak a műszaki újdonságokkal is?**

– Ez az egyik feladatunk a sok közül, meg néha rá is vagyunk kényszerítve. Ezt úgy

értem, hogy időnként megtalálnak bennünket lelkes alkotók, és leteszik az asztalra a soha nem látott zseniális szerkezetüket. Mi nyitottak vagyunk, tehát foglalkozunk vele. Van, aki az asztaltól már nem jut tovább, mert eleve használhatatlan számunkra a kütyüje, de van olyan is, amelynek megszervezzük az üzemi próbáját. Elsősorban ide tartoznak az üzemanyagfogyasztás-csökkentők. Meg kell mondanom, eddig még egyik sem produkált mérhető eredményt. Amikor ezt közöljük a feltalálókkal, akik úgy gondolják, okosabbak, mint az autógyárak szakemberei, bizony nem kapnak egy ideig levegőt. Márpedig mi csak az igazat mondjuk. Szerencsére találkozunk használható, jó termékekkel is, ilyenek a különböző mellékáramkörű olajsűrítők. Ami jó, azt minden Volán-társaság rövidesen megtudja, ami nem, az már nálunk elakad.

● **Bizonyára még ennél is bővebb a tevékenységük.**

– Valóban, hiszen itt van példának a forgalomból kivont buszok bontása. Jelenleg csak a 3,5 tonna alatti gépkocsik környezetvédelmi bontására van jogszabály, de mi már dolgozunk a buszbontás hasonló

szempontok szerinti feltételrendszerén. Aztán itt van a bioüzemanyagok megjelenése, amelyre nekünk is fel kell készülnünk. Már sokan tudják, hogy az egyre szigorodó környezetvédelmi előírásokat, az Euro 4-es, Euro 5-ös, Euro 6-os kategóriák utáni követelményeket csak paradigmaváltás után lehet teljesíteni. Az AdBlue csak ideiglenes megoldás, ahol egy külön tartályból kell adagolni a főképp karbamidból álló folyadékot. Igen ám, de ez a folyadék nem fagyűrő, márpedig nálunk most bőven röpködnek a mínuszok, és ha a folyadék befagy, a motor nyilván nem teljesítheti a környezetvédelmi előírásokat.

Még távolabbra tekintve már foglalkozunk az alternatív energiák valószínű relációjában történő felhasználási lehetőségeivel, hiszen a szél- és napenergia nagyon is reményeltető alternatíva lehet bizonyos energiafelhasználási területeken. Épületek, műhelyek fűtése, melegvíz-ellátása, világítása, különböző berendezések villamosenergia-ellátása lehet a cél. Feladatunk van bőven, és az eredményeinknek a Volán-társaságoknál kell realizálódniuk.

Tóth I. G.

BUSZFEJLESZTÉS KÖRNYEZETVÉDELME

Scania etanolos hibrid busz

FORGALOMBAN 2008–2009-BEN

A Scania tavaly teljesen új városibusz-konceptiót mutatott be. A prototípus egy 3 éves fejlesztési projekt eredménye. A Scania már régóta éllovasa a metanolüzemanyagok a városi buszok terén, amellyel most egy hibrid üzemű járművet tettek még inkább környezetbaráttá.

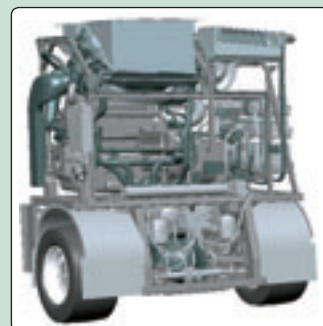
A kiforrott metanolüzemléssel akár további 90 százalékkal is csökkenteni lehet egy belső égésű motor szén-dioxid-

kibocsátását, a metanolfogyasztást pedig 25 százalékkal lehet csökkenteni a hibrid üzemlésmódnak köszönhetően, például a

hazánkban is kipróbált etanolüzemű városi buszhoz képest.

Az új buszkonceptió első két darabját 2008–2009 folyamán tervezik menetrend szerinti forgalomba állítani Stockholmban. Az új buszkonceptióval kapcsolatos költségekben részben a Svéd Energiaügyi Szövetség is részt vállalt.

A busz fő konstrukciós jellemzői közé tartozik az utastértől teljesen különálló hajtásláncszegmens és a szintén teljesen különálló vezetőfülke, középső üléselhelyezéssel. Az akkumulátorok itt is a jármű tetején kaptak helyet, a kerekek közvetlen meghajtását kerékagymotorok biztosítják.



1 2 3
4 5

1. Az új buszkonceptió első próbája 2. Az akkumulátoregységek 3. A hajtásláncmodul 4. Az etanolüzemléssel még inkább környezetbaráttá tett hibrid erőforrás 5. Régi megoldás, de még nem általános: kerékagymotor

VOLÁN EGYESÜLÉS/SCANIA HIBRID BUSZ