



KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MENETPRÓBA

Neoplan vendég a BKV-nál

18 750 MM HOSSZÚSÁG, 132 UTAS,
EURÓPAI CSÚCSMINŐSÉG

Néhány napra a miskolci utcákat-utakat egy Neoplan Centroliner csuklós autóbusz a pesti, budai utakra váltotta fel. Tette mindezt azért, hogy a budapesti utazók, valamint a BKV szakemberei benyomásokat, tapasztalatokat szerezzenek a működéséről, szolgáltatásairól.



Néhány napot Budapesten, a 7-es autóbusz vonalán közlekedett a Miskolcon kedvelt alacsonypadlós, csuklós Neoplan Centroliner



A rendhagyó buszátadáson: Fajta István műszaki tanácsadó, Reinhard Faderl ügyvezető igazgató (MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft.) és Hoyos György ügyvezető igazgató (HST Busz Kereskedelmi és Tanácsadó Kft.)

A Volán-társaságoknál, a közösségi közlekedésszolgáltatók üzemeltetők körében népszerűek az MAN és a Neoplan autóbuszok. – Voltak olyan évek, amikor piacvezető is tudott lenni a márka. Miskolcon különösen kedveltek az MAN és Neoplan járművek – mondta Hoyos György, a HST Busz Kereskedelmi és Tanácsadó Kft. ügyvezető igazgatója.

– A Budapestre érkezett autóbusz 34 „testvére” dolgozik Miskolcon, mindenki nagy megelégedésére, mely elégedettség köszönhető annak, hogy mind műszaki, mind utaskényelmi szempontból ez a busz európai csúcsmínőséget képvisel.

Fajta István, az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. műszaki tanácsadója a korszerű járműtechnikai megoldásokat emelte ki: – Ez a vendég autóbusz alacsonypadlós, Euro 4-es károsanyag-kibocsátású, technikai színvonalában az elektronikus rendszer a mai tehérgépjármű-technikából átvett hajtásláncrendszert foglalja magába. Az Euro 4-es normát AdBlue hozzáadása nélkül teljesíti a 310 lóerős MAN motor. Ter-

mészetesen már rendelkezésre áll az Euro 5-ös erőforrás is. A D20-as MAN motornak továbbra sincs szüksége adalékanyagra az Euro 5-ös emisszióértékek teljesítéséhez, kipufogógáz-kezelő rendszerrel és katalizátor alkalmazásával képes megfelelni a követelményeknek.

Ezek az autóbuszok szériában automata váltóval szereltek, amelyek könnyebbé teszik a városban a vezetést. A váltó Voith 864.5 típusú, 4 + 1 fokozattal rendelkezik.

Bármely egységét is nézzük a Neoplan Centroliner autóbusznak, kivétel nélkül megfelelnek a korszerű utasforgalmi elvárásoknak.

Különösen figyelemre méltó az autóbusz hosszúsága, a teljes hossz 18 750 mm, ez Magyarországon a leghosszabb csuklós busz. Ez a méret az utasbefogadás szempontjából igen lényeges, összesen 132 utas fér el benne, 40 az ülőhelyek és 92 az állóhelyek száma.

Az autóbusz nyomköre 21 058 mm, a fordulókör 24 428 mm. A tengelytáv az A–B tengely között 5875 mm, a B és a C tengely között 6770 mm. Az első túlnyúlás 2700, a hátsó 3375 mm.

Különleges a BUSE gyártmányú utastájékoztató rendszer, amely hangi és képi tájékoztatást is ad.

A Neoplan Centroliner mindössze 6 napot vett részt a fővárosi közösségi közlekedés-

ben. A BKV szakembere elmondta, rendelkeznek az ilyen próbák, tesztek a közlekedési vállalatnál. Vizsgálják a paramétereket, megkérdezik a buszvezetők, az utazók közönség véleményét az illető járműről. A Miskolci Városi Közlekedési Zrt.-től érkezett busz Budapesten a 7-es vonalán közlekedett.

A BKV Fejlesztési és Beruházási Főosztály Fejlesztési és Koordinációs Csoportja összefoglaló jelentést készített a Neoplan Centroliner csuklós autóbuszról. A teljeség igénye nélkül néhány észrevételt közreadunk. Kezdjük az összefoglalással: „A jármű elnyerte a budapesti utazók közönség tetszését. A járművezetők szintén szívesen dolgoztak vele, tiszta, kényelmes, ergonomikus kivitel.”

A gépészet egységeit sorra véve: jól vizsgázott az MAN motor, a próba összegzésében rögzítették, hogy a motor erős, ugyan kis motorhang észlelhető, de az MAN erőforrásnak még maximálisan terhelt állapotban is elegendő a teljesítménye. A Voith sebességváltó szintén sikert aratott a buszvezetők körében, mert a váltások zökkenőmentesek, megfelelő áttételekkel dolgozik a váltó.

A ZF kormányoszlopa kényelmesen egy lábkapcsolóval magasságban és dőlésben beállítható. A buszvezetők a kormánykerék fogását és anyagát megfelelőnek találták, az is a volán javára írható, hogy sem kezelőgomb, sem kijelzőt nem tartalmaz.

A rugózás (A tengelyen 1 egység, B tengelyen 2 egység, C tengelyen 2 egység) szintén tetszést aratott, miszerint a futómű jó rugózású, a nagyobb úthibákat is elnyeli.

A vezetőfülke is mondhatni ötös, esetleg öt

alá osztályzatot kapott. A vélemény szerint a vezetőfülke kialakítása nagyon jó. A buszvezetőnek megfelelően nagy helyek állnak rendelkezésre a táska, valamint az iratok tárolására. Praktikusnak találtatt a beépített vállfa. A vezetőtér csendes, nincs sok olyan hang, amely vezetés közben a járművezetőt túlságosan terhelné. (Az egyetlen negatívum, ezért az öt alá: a BKV kivételénél fontos kritérium a vezetőtér teljes elválasztása az utastértől. A tesztbuszon alkalmazott elválasztó a jobb oldali tükörben visszaverődést kelt, amely zavaró.)

Az Isringhausen vezetőülés légrugózással, gerinctámasszal ellátott, több irányban állítható. Jóllehet most erre igencsak nem volt szükség, de az ülés amúgy fűthető is.

A próbán résztvevők elmondták, a műszerfal könnyen áttekinthető, letisztult, bár néhány kapcsoló helyét nem ártana megváltoztatni. Elhangzott az a megjegyzés, hogy

napsütésben nehezen látható, melyik ajtónál jeleztek leszállási szándékot. (Az örökké zsúfolt 7-es vonalán talán ez nem is jelent akkora gondot!)

Az ablakokra szintén érkezett vélemény: eszerint az utastér üvegfelületei színezettek, jól szűrik az erős napfényt.

Az utastér tágasnak, kulturálnak találtatt, az ülések pedig kényelmesnek, esztétikusnak, bár a hátsó 2-2 ülés közötti keskeny folyosóban nehézkes az utasforgalom. Ugyanakkor pozitívként értékelték a buszban a helykihasználtságot, kifejezetten jónak tartották a jármű eleje és a „B” tengely között. Érdekes, hogy több utas megkérdőjelezte a szövetbetétes ülések létjogosultságát Budapesten. Helyette műanyag vagy műbőr borítást javasoltak (!). Ez elég elkésztítő, önkritikus megjegyzés. Ezek szerint Magyarország fővárosának utasai nem becsülnék meg a szövetkárpitozású üléseket. A több éve

Miskolcon üzemelő buszban ez nem jelent problémát, Budapesten pedig igen? Hát ez elég rossz bizonyítvány a BKV utasairól!

A nyári forróságban az utasoknak jólesett a klimatizált buszbelső, az utastéri klímaberendezés 35-36 Celsius-fokban is igen hatékonyan bizonyult. Kevésbé kánikulai napokon az elhúzható oldalablakok (az ablak felületének körülbelül 33 százaléka), a két darab tetőszellőző, hat darab tetőventilátor gondoskodnak a szellőzésről.

Az utastér világításával a jármű vezetői voltak különösen elégedettek, mivel az utastér képe nem tükröződik a szélvédőn, így nem zavaró vezetés közben!

Lehetne folytatni még a sort, néhány apró negatív észrevételezés kivételével végül is megállapítható, jeles bizonyítványt állított ki magáról a szigorú vizsgáztatóknál a Neoplan Centroliner.

P. E.



1



2

1. Autóbusz is lehet jó barátságban a környezettel, erre hívja fel a figyelmet a jármű oldalának díszítése is. A próbán lévő Centrolinerben még Euro 4-es MAN motor dolgozott (AdBlue nélkül) 2. Az utastér minden kívánalomnak megfelelt, kellemes légkörű, világos, tágas, jól megvilágított, kellő számú kapaszkodóval ellátott, csak az üléseket tartották az utasok túl jónak – saját maguknak 3–4. A vezetőfülke kialakítása nagyon jónak ítéltetett 5–6. A kerekes székeseknek, babakocsival közlekedők számára kialakított tér – és hozzá a feljárórámpa 7. Hemscheid gyártmányú a forgószármolyos csuklórendszer, automatikus hidraulikus csillapító- és védőrendszerrel szerelt egység, amely megakadályozza a hátsó rész becsuklását és túlfordulását. A biztonság egyéb letéteményesei: kétkörös üzemi fékrendszer, retarder, EBS, ABS, ASR



3



4



5



6



7