

Összefoglaló jelentés a Neoplan csuklós autóbuszról



Az autóbusz a Miskolci Városi Közlekedési ZRt-től érkezett Budapestre. A járművet 2009. július 28-án az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft értékesítési vezetője, Reinhard Faderl és vevőszolgálati vezetője Hoyos György mutatták be a BKV Zrt. cinkotai telephelyén.

Az autóbusz teljesen alacsonypadlós kivitelű.

Hossza: 18.750 mm

Szélessége: 2.500mm

Magassága: 2.880 mm, tetőszellőzővel

- Motor Euro4 228KW/310LE, négyütemű 6 hengeres soros, fekvő elrendezésű MAN dízel.



- Váltó: 4+1 sebességes VOITH 864.5
- BUSE utastájékoztatóval



Üzemeltetési tapasztalatok

Tesztelési időszak: 2009. július 28-tól, 2009. augusztus 01-ig
Viszonylat: 7-es vonalon.

I. Gépészet

1. Motor

- Az autóbusz Euro 4-es környezetvédelmi besorolású, erős, csendes, Euro5 228 KW/310 LE, négyütemű 6 hengeres soros, fekvő elrendezésű MAN dízel. Kipufogógáz visszavezetéses.
- Erős, kis motorhanggal, még maximálisan terhelt állapotban is elegendő a teljesítménye.

2. Sebességváltó

- 4+1 sebességes VOITH 864.5
- Váltások zökkenőmentesek, megfelelő áttételekkel.

3. Kormányzás

- ZF Servocom 8098 tip. Hidraulikus
- Állítható kormányoszlop (magasság és dőlés) lábkapcsolóval



4. Üzemanyagellátó rendszer

- Az üzemanyag tank 350 liter üzemanyag befogadására képes, beöntő nyílás ajtaja mechanikusan nem zárható.



5. Rugózás, lengéscsillapítók

A futómű jó rugózású, a nagyobb úthibákat is elnyeli.

II. Felépítmény

1. Kocsiszekrény

- Vázszerkezet négyszögprofilokból hegesztve
- Tetőburkolat, első és hátsó burkolatok műanyagból
- Motortérajtó, ládaajtók anyaga alumínium
- Oldalfal feszített, felületkezelt acéllemezből.

2. Belső és külső szerelvények

- vezetőfülke belső ablakfelület tükröződése miatt a jobb oldali tükröket nehezen látni.
- A jobb oldali tükörszáron elhelyezett, az autóbusz előtti terület láthatóságát biztosító tükör nem megfelelően állítható (nem lehet eléggé dönteni ahhoz, hogy a jármű jobb első sarkát is látni lehessen).
- A belső tükrökből csak nehezen követhető a III-IV-es ajtó utasforgalma.
- A mozgássérült rámpa nyitása a padlószintbe süllyesztett megoldással nem szerencsés, mivel nyitáskor – ha alacsonyabb a gépkocsivezető - a padka és a jármű közé kell lépni. Szennyeződés esetén kezelése nehézkessé válik.



- Az ajtók feletti borítólemezeknek a két rögzítőfül kevés, a rázkódás miatt sokszor lenyílnak.

3. Vezetőfülke

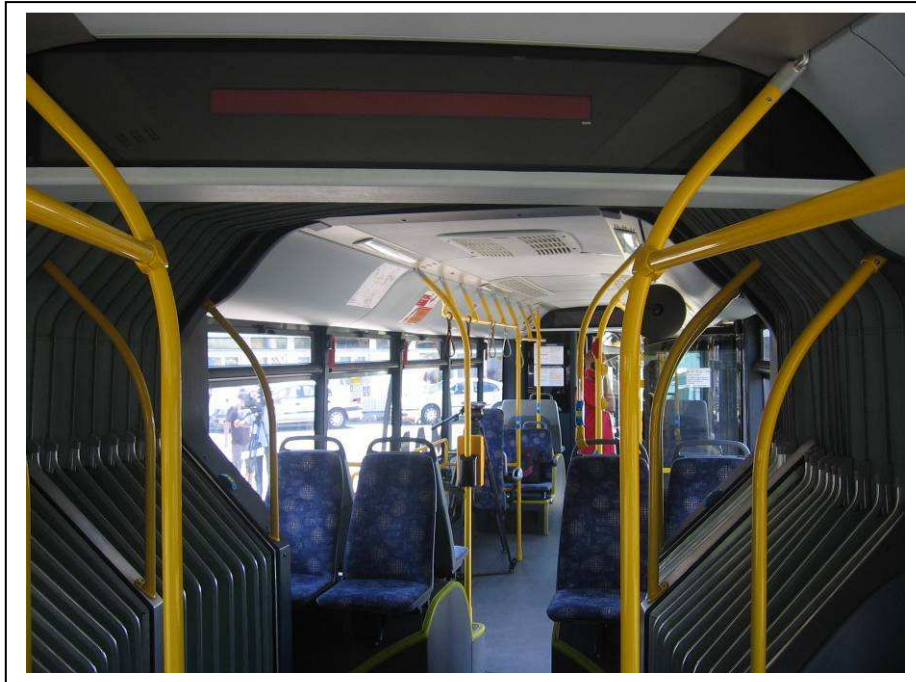
- Kialakítása nagyon jó. A gépkocsivezetőnek megfelelően nagy helyek állnak rendelkezésre a táska, valamint az iratok tárolására.
- A beépített vállfa praktikus.
- BKV kivételnél fontos a vezetőtér teljes elválasztása az utastértől. A tesztbuszon alkalmazott megoldás a jobb oldali tükörbe fényvisszaverődést kelt, mely igen zavaró.
- Vezetőtér csendes, nincs sok hangjelzés, mely vezetés közben a járművezetőt túlzottan terhelné.

4. Ajtók és ablakok

- Az utastér üvegfelületei színezettek, jól szűrik az erős napfényt
- A III-IV-es ajtónál elhelyezett ajtócsukódás gátló infrafüggöny túl messze van az ajtóktól, ezzel elég sok helyet véve el az utastérből.

5. Utastér

- Tágas, kultúrált. Ülések kényelmesek, esztétikusak.



6. Kapaszkodók

- Megfelelő számú kapaszkodó van elhelyezve.

7. Szellőzés

- A jármű teljesen klímázott, 35-36 °C melegben is igen ha tékony.

8. Ülések

- Kulturált, tetszetős.
- A hátsó 2-2 ülés között keskeny folyosó miatt itt nehézkes az utasforgalom.

9. Vezető ülés

- Isringhausen 6860/885 típusú, légrugózással, gerinctámasszal. Több irányba állítható, fűthető kivitel.

10. Elektromos berendezések

- Az utastér világítása kiváló, nem tükröződik vissza az utastér képe a szélvédőn, így nem zavaró vezetés közben.

11. Utastájékoztató

- A járművön BUSE típusú kijelző van, a használata annak szokatlansága miatt nehézkesnek bizonyult.

12. Műszerfal

- A műszerfal könnyen áttekinthető, letisztult, bár a kapcsolók elhelyezése nem mindig praktikus. Napsütésben nehezen látható, hogy melyik ajtónál jeleztek leszállási szándékot.

13. Kormánykerék

- A kormánykerék fogása és anyaga megfelelő, sem kezelőgombot, sem kijelzőt nem takar.

14. Fényezés

- Az autóbusz magas fényű metál lakkozással készült.

III. Utas-elégedettségi tapasztalatok

A teljesség igénye nélkül kiemeltünk pár jellemző utas véleményt:

Pozitívumok:

- jó formatervezés,
- euro5-ös motor,
- megfelelően működő légkondicionáló berendezés,
- halk üzemmód,
- kényelmes rugózás,
- ergonomikus, kényelmes ülések,
- helykihasználtság nagyon jó főleg a jármű eleje és a „B” tengely között,

Negatívumok:

- a jármű hátsó részében a 2-2 ülés között keskeny folyosó megnehezíti az utasforgalmat.

Több utas megkérdőjelezte a szövetbetétes ülések létjogosultságát Budapesten. Helyette műanyag-, vagy műbőrborítást javasolnak.

Összefoglalva elmondható, hogy a jármű elnyerte a budapesti utazóközönség tetszését. A járművezetők szintén szívesen dolgoztak vele, tiszta, kényelmes, ergonomikus kivitel.

Budapest, 2009. augusztus 13.

Összeállította:

Fejlesztési és Beruházási Főosztály
Fejlesztési Koordinációs csoport