

Jelentés



Solaris Urbino 18 teszt tapasztalatai

A Prim Vol Trade Kft a SOLARIS Bus & Coach S.A. magyarországi vezérképviselője mint a járműtípus gyártójának valamint a tulajdonos megbízottja - a BKV Zrt.-nek tíz napos időtartamra átadta tesztelés céljából az Urbino 18 típusú, csuklós autóbust. A tesztelés időtartama: 2008. 03. 25.-től; 2008. 04. 03.-ig tartott. A jármű állóhelyi bemutatója 2008. 03.25-én volt a BKV cinkotai telephelyén.

Az autóbusról alkotott vélemény:

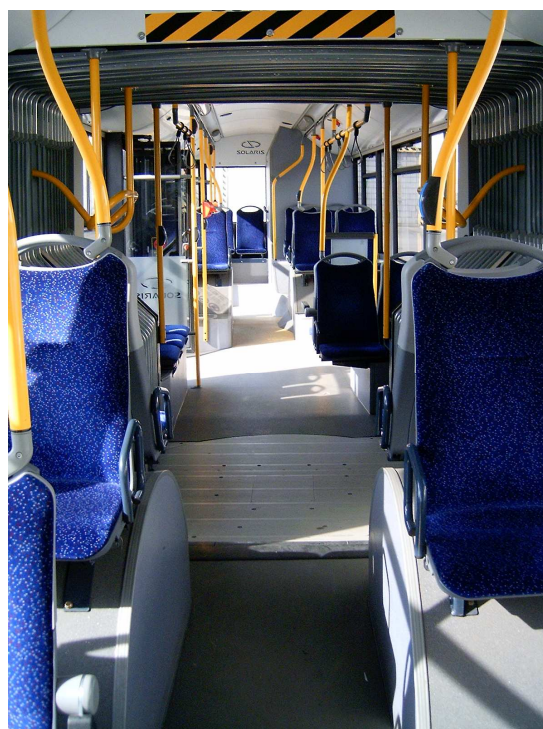
- A karosszéria tetszetős, a mai kor elvárásainak megfelelően alacsony padlós, a mozgáskorlátozott utasoknak a második ajtónál „rámpa” kialakítással.



- Hatalmas ablakok találhatók rajta, a nagyméretű ajtókon gyors lehet az utas áramlás. Az első szélvédő osztott ugyan, de a jobb oldali részt nagyon mélyre „húzták”, így könnyebben látható a jármű előtt lévő akadály, vagy alacsony termetű személy.



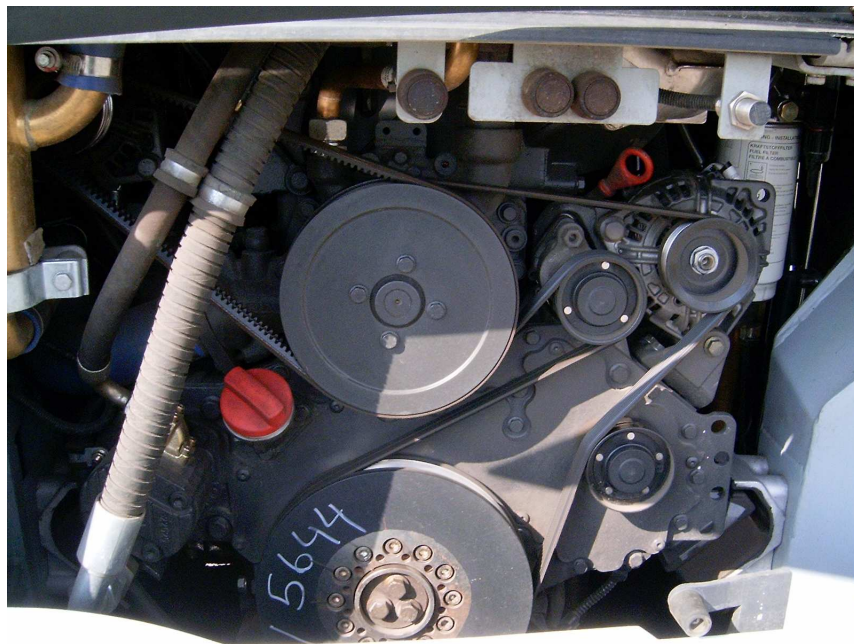
- Az első szélvédőn megtalálható a szokásos nagyméretű elektronikus kijelző tábla, sajnos a jármű oldalára, illetve az utastérbe már nem jutott belőle, pedig hasznos lenne (nemcsak mi hiányoltuk, hanem az utazó közönség is).
- A homlokfalon a ma divatos spotlámpák világítanak, - ezek közül is a jobb oldali panel, melyen az ajtónyitó szerkezet van – menet közben több esetben kinyílik, ez baleset veszélyes, a probléma egyik oka az úthiba is lehet.



- Az utastérbe lépve kedvező az első benyomás, nagy teret, illetve tereket láthatunk, hármat is. A kettes ajtóval szemközti tér hatalmas – akár három babakocsi is elfér megszokottól tágasabb a csukló rész, és a hármas ajtóval szemközt is kialakítottak egy teret.
- Csúcs időszakban ezek a nagy terek teli lettek utasokkal, és féltő volt, hogy az engedélyezett 127 főnél jóval több utast szállítunk majd el, vállalva a jelentős túlsúlyból eredő esetleges következményeket (légrugó eldurranás).
- Az utastér ugyan nem klimatizált, (bár ez ma már az utasok részéről alapelvárás), de a nagy felületű nyitható ablakok, a mennyezeten lévő ventilátorok, és a motorosan nyitható szellőző nyílások meleg időben jó szellőzést biztosíthatnak. Sajnos a teszt ideje alatt ennek kipróbálását az időjárás nem tette lehetővé, inkább a fűtő berendezést kellett üzemeltetni, ami viszont átlagos teljesítménnyel működött.
- Van néhány ülés, amely alatt fűtőtest található, ez esetenként balesetveszélyes is lehet. (A teszt ideje alatt egy utas jelezte, hogy beütötte ebbe a fűtőtestbe a lábát)
- A fülkeajtót kinyitva először az ajtóban lévő hatalmas tároló részre figyelhetünk, amely a járművezető táskájának lehet a helye. Van tároló rész még az ülés mellett, mögött, felett, úgy, hogy ezekbe a jármű tartozékai is beleférhetnek. Az ajtón keresztül jegyárúsítási lehetőség is biztosítva van.
- A fülkét az utastértől elválasztó üvegfal oly mértékben tükröződik, hogy (az adott esetben az egyébként is kisméretű és kevésbé domború) jobb oldali tükörben semmi nem látható. (A 18 méteres jármű hosszúsághoz nagyobb, és jobb képalkotású tükör kellene. A kiegészítő tükör viszont nagyon jól mutatja a jármű pillanatnyi helyzetét, sajnos mindkét oldali tükör állítása manuális). Mivel az üvegfal nem ér fel teljesen a mennyezetig, ezért a fülke kissé huzatos, viszont párasodásra nem hajlamos (ezzel szemben nagyon rezonál).
- Az I S R I márkájú vezetőülés az utas ülések kényelmét biztosítja a járművezető számára, mely hosszú távon még úgy sem kényelmes, hogy a kocsit debreceni járművezetője több rétegű szivaccsal próbálta komfortosítani. A háttámlát állítani nem mindig lehet az állítószervezet hibája, beakadása miatt.



- A kormány sugár, és tengely irányban állítható, a műszerfal követi a kormány mozgását. A kapcsolók, műszerek száma minimális (ASR pl. nincs). Csak a jármű kezeléséhez feltétlen szükséges kapcsolók található meg rajta. Ajtónyitási rendszere az IKARUS 200-as típuson használatos rendszer továbbfejlesztett változata (minden egyes ajtót egy gomb nyit, és zár). Jó lett volna korszerűbb ajtónyitási rendszert alkalmazni.
- A fedélzeti számítógép csak az éppen szükséges információt mutatja – ami nem baj – kezelése egyszerű, praktikus, de hiányolni lehet a menü rendszeréből például a motorral kapcsolatos adatokat (pl: fogyasztási adatok, külső, és belső hőmérsékleti adatok, időmérő óra). Célszerű menüpont viszont a teszt ideje alatt kiégett 2 db izzóra figyelmeztető jelzés, (melyet sajnos izzókészlet hiányában kicserélni nem állt módunkban).
- L A W O típusú elektronikus utas tájékoztató berendezés kezelése egyszerű, praktikus, mivel az utastérben nincs kijelző, így a járat megállít sem tudta kiírni, és beszéd szintetizátort sem tartalmaz a megállók bemondására, pedig mindkettő alap elvárás lenne. Menet közben néhányszor átváltott (kínai) írásmódra, melyet az utasok, illetve az előttem haladó jármű üvegfaláról tudhattam meg, ezt a hibát a jármű áramtalanításával korrigálható.
- Nagy teljesítményű Euro-4-es motor DAF PR 228 (228kW) Ad Blue technológiával (városi személyszállításra megfelelő, dinamikus)



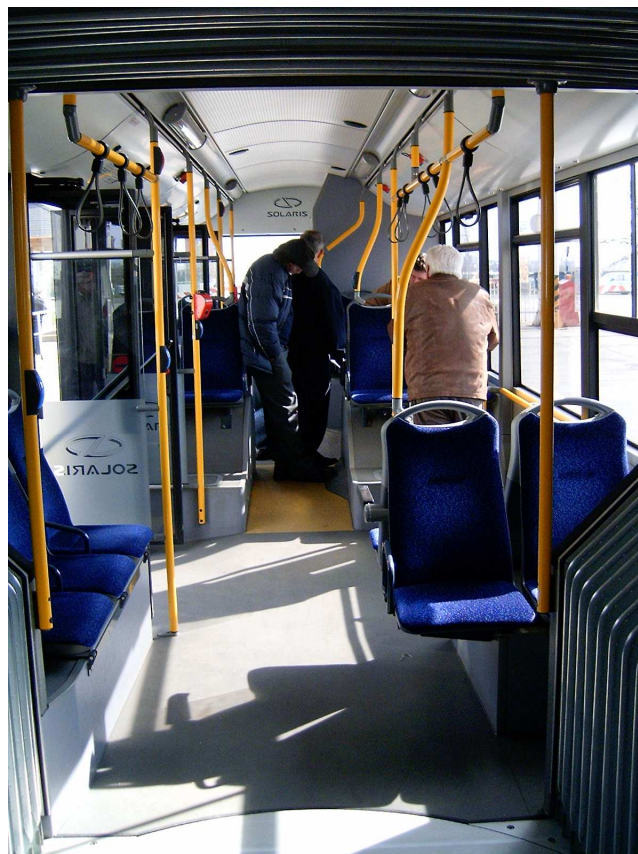
- Váltó: Voith Diwa 5 (folyamatos, zökkenőmentes váltás)
- Tengelyek ZF gyártmányúak
- Kormány ZF Servocom
- Fékrendszer: ABS/ASR, kétkörös ESR rendszerrel, nagyon jól adagolható, hatásos, a teszt ideje alatt a megállás biztonsága soha nem volt kérdéses. Újdonságnak számított, és nagyon jól működött az elektromos retarder, kár, hogy a BKV-s járműveken ilyen berendezés nincs rendszeresítve.
- Rugózás: ECAS II rendszerű billentő funkcióval

- Kanyarodásnál a belógás 1-1m

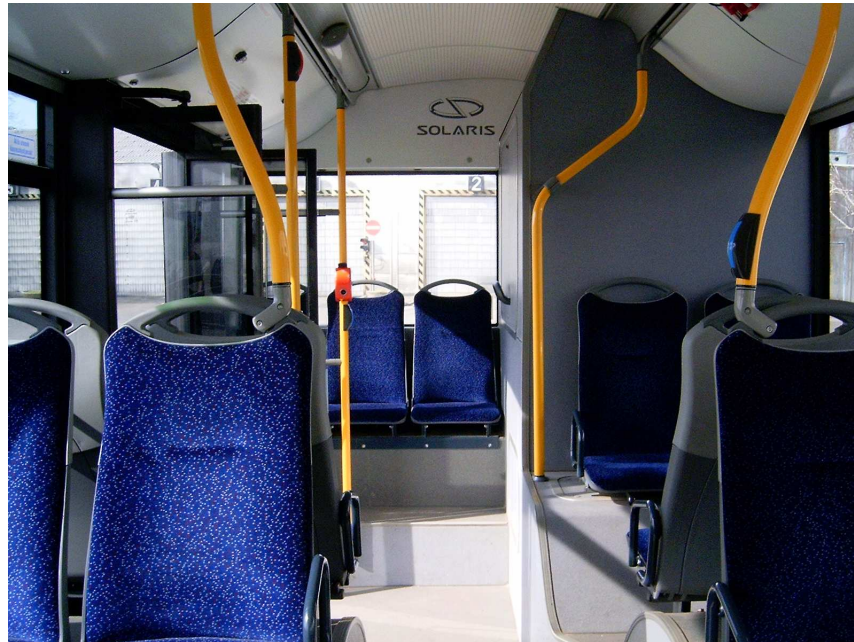


Összehasonlítás, az ugyanazon vonalon közlekedő Volvo 7700 autóbusszal:

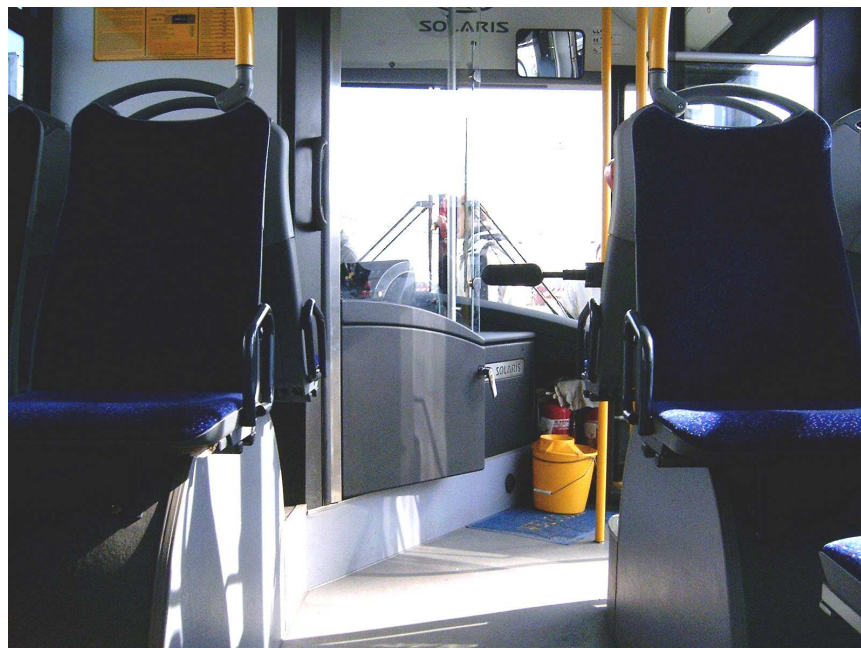
- rugózási kényelem, utas szempontjából (Thököly út) kb., megegyezik
- a jármű belmagassága alacsonyabb (légcserre szempontjából kedvezőtlen), a csukló részen kb. 195 cm, (harmonika belógás)



- az ülőhelyek kiosztása nem a legjobb, különösen a szembefordított üléseknél a helyek szűkek,
- a „közlekedő folyosó” szélesebb, de egyenlőtlenebb (magassági eltérések, lejtők vannak)



- a motor keltette zaj nagyobb, különösen kigyorsításoknál hallható,
- az ajtók alsó részén viszonylag nagy, takaratlan rések találhatók, esős időben a felcsapódó víz bejöhet az utastérbe, de szerencsére ki is folyik, mert a padló az ajtók előtt lejt,
- az első kerékdobokon lévő dupla ülés belóg a járóközbe, csökkentve ezzel a járóköz szélességét



A jármű fogadása az utazóközönség által:

Pozitív vélemények:

- a tágas, kultúrált, könnyen átjárható belső tér.
- az ülések közötti elválasztó fémszerkezet
- a jól elhelyezett és megfelelő számú leszállásjelző
- a csuklórész megoldás: kevesebb egymástól elforduló padlóelem kényelmessé teszi a csuklórészben az utazást
- oldalra fordított ülések: így több, vagy legalábbis nagyobb az állóhely
- jó fényerejű külső kijelző
- a bukó ablakok mellett nagyméretű nyitható ablakfelületek
- több szélső ülésen is található az időseket segítő oldaltámasz
- jó menetdinamika

Negatívumok:

- belső utas tájékoztató teljes hiánya
- kemény rugózás
- nagy távolság a 2. és 3-as ajtók között, utas áramlás szempontjából előnytelen, mert hosszú idő szükséges az utas cseréhez
- rosszul elhelyezett indításjelző lámpák; kívülről nem észlelhetők időben
- a Volvóhoz hasonlóan nincs támaszkodási lehetőség a csuklótérben
- első utas ajtó első szárnyánál felszállás nehézkes
- a tengelyektől sivítő hang hallatszik

Összesítve a tapasztalatokat, a járművezetők szavaival élve „kellemes volt a tíz napos tesztelés, városi személyszállításra kifejezetten alkalmas járművet tesztelhettünk, bár apró bosszúságok néha beárnyékolták, ezeket azonban megpróbáljuk elfelejteni”. A hiányzó berendezések, pl: klíma, beszéd-szintetizátor, elektromos tükör elképzelhető, hogy szerepelnek a gyártó kínálati listáján, de a tesztelt járműből hiányoztak.

Budapest, 2008-04-03

A jelentést összeállította:

Üzemfejlesztési osztály