

Összefoglaló jelentés az IKARUS 134V szóló autóbuszról



A járművet 2010. június 7-én az IKARUSBUS Kft. ügyvezető igazgatója Princz Ferenc mutatta be a BKV Zrt. óbudai telephelyén. Az autóbuszt a 22-es és az 5-ös vonalainkon teszteltük egy-egy hétig.

Tesztelési alapadatok

Tesztelési időszak:	2010.06.07. – 2010.06.20.
Viszonylat:	22; 5
Tárolt:	Óbuda telephely

Főbb méretek

Hosszúság:	13 400 mm
Szélesség:	2 550 mm
Magasság:	2 930 mm

Tengelytávolság „A” – „B”:	7 130 mm
-------------------------------	----------

Melső túlnyúlás:	2 680 mm
Hátsó túlnyúlás:	3 590 mm

Fordulókör átmérő:	25 000 mm
--------------------	-----------

Tömegadatok

Saját tömeg:	10 900 kg
Megengedett legnagyobb össztömeg:	18 750 kg

Tengelyterhelési adatok

„A – tengely” műszaki / megengedett:	8 500 / 7 250 kg
„B – tengely” műszaki / megengedett:	13 000 / 11 500 kg

Szállítható személyek

Ülőhely: 29 +1 fő
Állóhely: 85 fő
Összesen: 114+1 fő

Kerekesszék elhelyezési lehetőség: 1 db

Üzemeltetési tapasztalatok:

I. Gépészet:

1. Motor:

- Az autóbusz Euro 5-ös környezetvédelmi besorolású motorral szerelt, amely csendes, finom járású erőteljes erőforrásnak bizonyult. A jármű egyenletesen, erőlködés nélkül gyorsult.



Motor: CUMMINS ISL8,9 E5 280B
Lökettérfogat: 8 848 cm³
Teljesítmény: 209 kW (284 LE) 2 100 f/perc
Nyomaték: 1 055 Nm 1 100-1 700 f/perc

2. Nyomatékváltó:

- Az autóbuszban lévő ALLISON automata váltó finoman, rángatás nélkül kapcsolt. A jármű menettulajdonsága a váltó és a motor pontos összehangoltságára utal.

Nyomatékváltó: ALLISON T325R hidraulikus automata sebességváltó

3. Kormányzás:

- A jármű könnyen kezelhető, a finom kormányozdulatokra is gyorsan reagál.

4. Üzemanyagellátó-rendszer:

- Az Euro 5 szint teljesítéséhez Ad Blue adalék szükséges
- A jármű a tesztelés ideje alatt 3320 km-t tett meg, amelyhez 1541 liter üzemanyagot használt el. Az átlagos üzemanyag-fogyasztása így 46 liter/100 km.

5. Rugózás, lengéscsillapítás:

- A ZF futómű kiváló teljesítményt nyújtott a rendkívül rossz minőségű Budakeszi úton és Budakeszin a Fő utcán is. A nagyobb kátyúkat és bukkanókat is kopogásmentesen vette, miközben az úttartás megmaradt. A rugózás kiváló, nagyban csökkenti az utastérben az úthibák érezhetőségét.

II. Felépítmény:

1. Kocsiszekrény:

Belépési magasság

Normál szintnél:

340 mm

Alacsony szintnél:

250 mm

Vázszerkezet:

Négyszög keresztmetszetű, rozsdamentes profilokból készített vázszerkezet

Külső burkolat:

Rozsdamentes acéllemez és PE formadarabok

Belső burkolat:

Rétegelt, ragasztott 15 mm vastag padló+Grabiol JSC

Mennyezet és oldalfal Max Dekor

Utasajtók

Kivitel:

3 db, két oldalra beforduló, távműködtetésű, kétsávós
belső lengő utasajtó, visszanyitó szerkezettel ellátva

Képlete:

2 - 2 - 2

Üvegek

Szélvédő:

Ragasztott, kétrétegű biztonsági üveg, vázba
ragasztással rögzítve

Oldalüvegek:

Edzett, sík biztonsági üveg, vázba ragasztással
rögzítve

Vezető melletti ablak:

Alumínium keretbe épített, középső rész elhúzható

Hátsó szélvédő:

Íves, edzett biztonsági üveg, vázba ragasztással
rögzítve

2. Utastér:

- Kulturált, esztétikus
- Ülések kényelmesek



- A kerekesszéket használó utasok a részükre fenntartott helyre csak nehezen, hosszas manőverezés után férnek be, melynek alapvető oka a közelben elhelyezett függőleges kapaszkodó rúd.



- Az első és második ajtó közötti – nehezen közlekedő utasok részére fenntartott – ülés magas dobogóra került, amely így a célcsoport által nehézkesen megközelíthetővé vált. A magas dobogó alkalmazása az alacsonypadlós járművek velejáró tulajdonsága, azonban a dobogóra való fellépésnél az innen történő lejutás jelenthet nagyobb gondot a rászoruló utasok részéről.



- Az ajtók feletti belső vésznyitó-kapcsolók illetéktelen használat ellen nem biztosítottak.



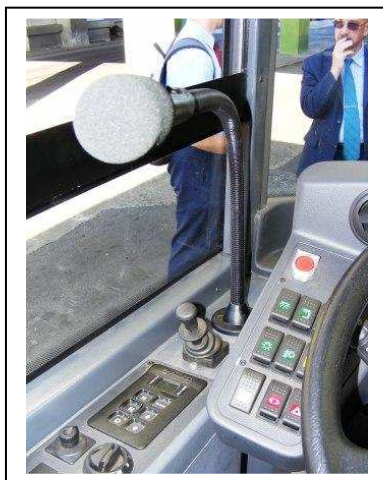
3. Szellőzés:

A tesztelésre átadott járműnek csak a vezetőtere klímatiszált. Ennek oka az, hogy ez a jármű megrendelésre – a megrendelő igényei szerint (utastéri klíma nélkül) – legyártott, még át nem adott jármű. Az utastér szellőzését 7 db nagyméretű eltolható ablak is segíti, de hatásfoka így sem elegendő.

4. Vezetőtér:

A fülke nem teljesen zárt (az 1/1 ajtószárnynál), ezért javasoljuk azt teljesen zárt kivitelűre készíteni oly módon, hogy a jármű most meglévő kedvező tulajdonsága – miszerint a szélvédő minden irányból kényelmesen hozzáférhető és könnyen tisztán tartható – megmaradjon (nyitható kivitelű).

Pozitívum, hogy a 187V típus tesztelése során kifogásolt mikrofon elhelyezés itt már módosításra került. Az ilyen módon elhelyezett mikrofon könnyebben elérhető, nem kell hozzá felállni vagy előre dőlni.



- **Vezetőülés:**
Megfelelő kényelemmel és állítási lehetőséggel bármely vezetési pozícióhoz szabadon állítható.
- **Műszerfal:**
A műszerfal megfelelő kialakítású, több pozícióban, szabadon állítható.
A rögzítőfék kezelőszervének áthelyezése indokolt lehet.



Szintén a gyártó rugalmasságát dicséri, hogy a csuklós típus tesztelésénél jelzett Vultron kezelőpanel függőleges elhelyezéséből adódó nehéz kezelhetőség illetve olvashatóság csökkentésére tett javaslatunk, miszerint szükséges lenne a kijelző megdöntésére, itt már megvalósításra került.



- Külső, belső tükör:
A külső visszapillantó tükrök kialakítása megfelelő, elektromosan állítható, fűthető, melyek a napi üzemszerű használatot megkönnyítik.

III. Üzemeltetői tapasztalatok:

1. Járművezetői tapasztalatok:

POZITÍVUMOK

- motor, sebességváltó összhangban van, dinamikus
- vezetőülés kényelmes
- fékhatás jó
- külső visszapillantó tükrök jók
- jól manőverezhető

ÉSZREVÉTELEK

- indításjelző (csengő) halk, fényjelzés nem kíséri
- az első ajtónál a vezetőfülkét teljesen le kell zárni
- a kezelhetőség érdekében javasolt lenne megcserélni a parkfék és a telepfőkapcsoló gombját
- szükséges lenne az összes ajtó nyitására, zárására alkalmas kapcsoló beépítése
- a vészjelzőt rendszeresen használják az utasok a leszállásjelző helyett, illetve formájuknak köszönhetően a gombokat gyakran akaratlanul is megnyomják (nagy tömeg esetén), amely indokolatlan megállásokhoz és késedelemhez vezet.
- első napellenző két részre osztott, és a két rész közötti kb. 3 cm széles függőleges résen besüt a nap, amely vezetés közben igen zavaró
- kerekesszékekkel közlekedő utas székével csak nehezen tudott bemanőverezni a kerekesszék részére fenntartott helyre, a középen elhelyezett kapaszkodó rúd miatt
- a kormányoszlop dönthetőségének tartományát növelni kellene
- a motortér jobb szigetelése szükséges
- az utastéri klíma szükséges, mert az ablakok elhúzása nem tudja biztosítani a megfelelő szellőzést

2. Utasvélemények:

POZITÍVUMOK

Az utasok többsége pozitívként értékelte a jármű tetszetős, karakteres megjelenését. Az utastér belső elrendezése alapvetően elnyerte utasaink tetszését. A 2. ajtó előtt lévő álló utasok vagy babakocsival utazó utasok részére kialakított beugrót ötletesnek, a padlószinten elhelyezett üléseket pedig kifejezetten előnyösnek értékelték. Utasaink részéről egyaránt kapott elismerést a jármű első felében található széles utastéri folyosó csakúgy, mint a nagy belső légtér.

ÉSZREVÉTELEK

Utasaink részéről a legtöbb észrevétel a jármű utasterében lévő hőségéről, azaz az utastéri klíma hiányáról, valamint a jármű hátsó részében lévő kevés kapaszkodási lehetőségéről érkezett. Ez utóbbinál alapvetően a függőleges kapaszkodókat összekötő vízszintes kapaszkodók, illetve az azokról lelógó heveder-függesztőket hiányolták. Számos észrevétel szerint a 2. ajtónál lévő vízszintes kapaszkodó így az onnan lelógó heveder-függesztők magasan vannak.

A leszállási szándékot jelző- és a vészjelző gombok háza megegyező színű, amely megtévesztő.

Az első és második ajtónál az idős utasok részére fenntartott ülések magas dobogón vannak.

Összefoglalva elmondható, hogy az Ikarus 134V modern megjelenésű, esztétikus belső kialakítású, megfelelő városi autóbusz. Karbantarthatósági szempontokat nézve a főbb szerkezeti egységek könnyen hozzáférhetőek, így a karbantartásra fordítandó idő is kevesebb lehet. A jármű főbb szerkezeti részei megegyeznek a csuklós változattal, így az együttes üzemeltetéshez szükséges alkatrész-paletta sem fog át széles tartományt.

Ez a jegyzőkönyv számos olyan észrevételt, hiányosságot tartalmaz, amelyek alapvetően a járművet megrendelő igényének – amely eltér a Budapesten megszokott igényektől – való megfelelőségből adódnak. Példaként említhető az utastéri klíma vagy a külső ajtónyitó gombok hiánya. A gyártó ennek ellenére mindent elkövetett annak érdekében, hogy – amennyire lehetséges – a járművet az általa is ismert elvárásoknak megfelelően átalakítsa. Külön pozitívum, hogy azokat a módosításokat, amelyeket ugyanezen járműtípus csuklós változata kapcsán tettünk a gyártó felé, – egy hét elteltével – javarészt itt már megvalósították.

Az Ik134V mintegy 1,5 méterrel hosszabb, mint Társaságunk szóló járművei, amely a megálló méreteinek változtatása nélkül korlátozottá teszi a BKV-nál történő alkalmazhatóságát. Ugyanakkor elmondható, hogy az Ikarus 134V a városi utasforgalom lebonyolítására alkalmas, összességében korszerű, a nemzetközi kínálattal is versenyképes jármű.

A gyártó tájékoztatása alapján a belső kapaszkodó elrendezés valamint a nyomógombok pozíciója és kialakítása a Magyarországon hatályos előírások és rendeletek szerint történt. Ezek megváltoztatása az autóbuszon nem lehetséges.

Budapest, 2010. június 22.

Összeállította:
Fejlesztési és Beruházási Szakigazgatóság
Fejlesztési Csoport