

Összefoglaló jelentés a SCANIA OmniCity szóló autóbuszról



A járművet 2010. július 26-án a Scania Hungária Kft. autóbusz értékesítője Küzdy László mutatta be a BKV Zrt. óbudai telephelyén. Az autóbuszt az 5-ös vonalon teszteltük egy hétig.

Tesztelési alapadatok

Tesztelési időszak:	2010.07.26. – 2010.08.02.
Viszonylat:	5
Tárolt:	Óbuda telephely

Főbb méretek

Hosszúság:	11 985 mm
Szélesség:	2 550 mm
Magasság:	2 985 mm

Tengelytávolság „A” – „B”:	6 000 mm
-------------------------------	----------

Mellső túlnyúlás:	2 645 mm
Hátsó túlnyúlás:	3 340 mm

Fordulókör átmérő:	22 720 mm
--------------------	-----------

Tömegadatok

Saját tömeg:	11 500 kg
Megengedett legnagyobb össztömeg:	18 600 kg

Tengelyterhelési adatok	
„A – tengely” műszaki / megengedett:	7 100 kg
„B – tengely” műszaki / megengedett:	11 500 kg

Szállítható személyek

Ülőhely:	30db fix +1 fő
Állóhely:	55 fő
Összesen:	85+1 fő
Kerekeszék 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:	SCANIA DC9 30 230 EURO 5
Lökettérfogat:	9 290 cm ³
Teljesítmény:	169 kW (230 LE) 1 900 f/perc
Nyomaték:	1 050 Nm 1 000-1 500 f/perc

2. Nyomatékváltó:

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

Nyomatékváltó:	ZF6HP504CNBS 6+1 fokozatú 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 nem szükséges.
- Az üzemanyagtank osztott kivitelű, melyet az első tengely kerékjáratí dobjai felett helyeztek el.



- A jármű a tesztelés ideje alatt 1638 km-t tett meg, amelyhez 647 liter üzemanyagot használt el. Az átlagos üzemanyag-fogyasztása így 39,5 liter/100 km.

II. Felépítmény:

1. Kocsiszekrény:

Belépési magasság

Normál szintnél:

320 mm

Alacsony szintnél:

250 mm

Vázszerkezet:

Rozsdamentes acél alváz, alumínium profilokból összeszerelt (csavarozott) karosszéria

Külső burkolat:

ragasztott alumíniumlemez és üvegszál erősítésű poliészter műanyag

Belső burkolat:

A padló borítása rétegelt lemez, a zajforrásoknál parafa hangelnyelő betéttel ellátva + kopásálló, csúszásmentes járműipari műpadló burkolat. Mennyezet és oldalfal kopásálló felülettel ellátott laminált lemez.

Utassajtók

Kivitel: 3 db távműködtetésű, kétszárnyú belső bolygó utassajtó, visszanyitó szerkezettel ellátva
Képlete: 2 - 2 - 2

Üvegek

Szélvédő: Ragasztott, kétrétegű biztonsági üveg, vázba ragasztással rögzítve

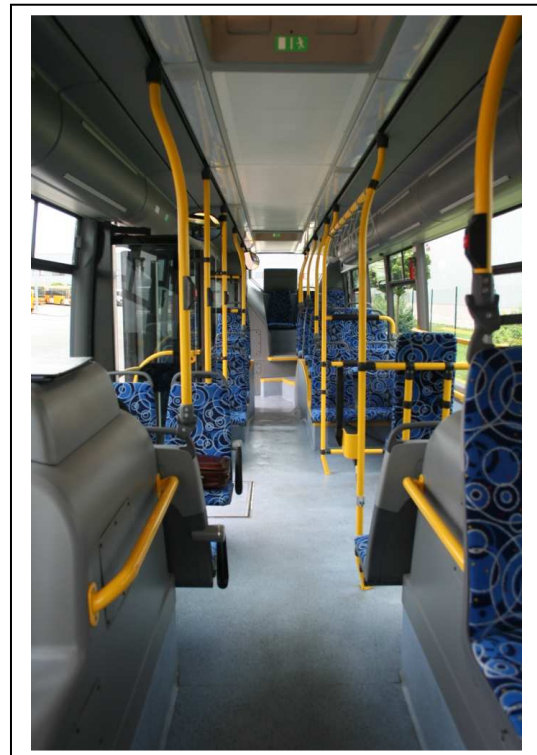
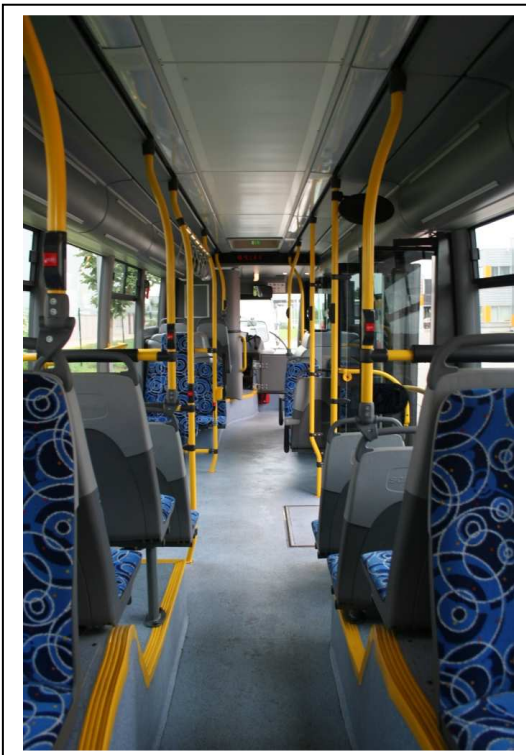
Oldalüvegek: Edzett, biztonsági üveg, vázba ragasztással rögzítve

Vezető melletti ablak: Alumínium keretbe épített, elhúzható, dupla üvegezésű

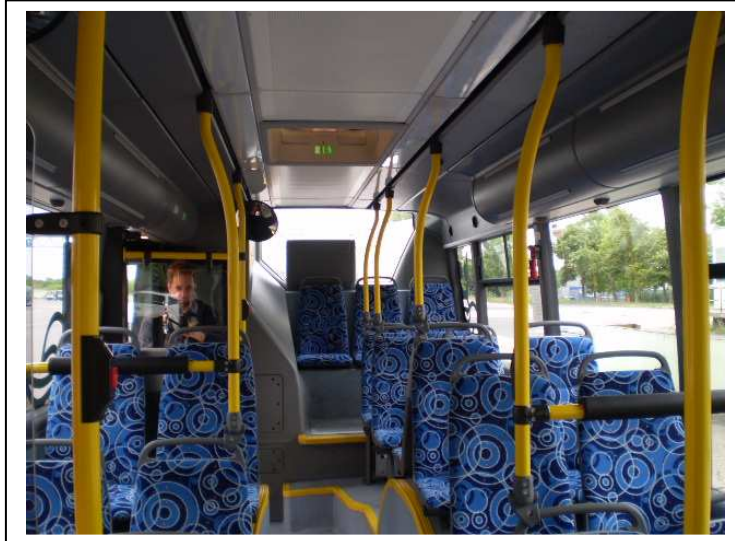
Hátsó szélvédő: Edzett biztonsági üveg, vázba ragasztással rögzítve

2. Utastér:

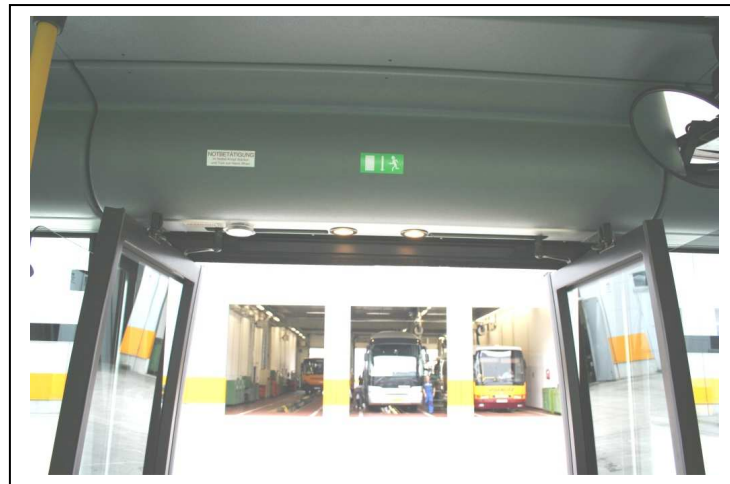
- Kulturált, esztétikus, vidám forma- és színvilág jellemzi.
- Ülések kényelmesek, bár az ülőpárna rövid. A lehajtható karfákba néha beleütköztek az utasok.
- Az utastér megvilágítása jó.



- A függőleges kapaszkodó korlátot felül összekötő vízszintes kapaszkodó hiánya érezhető, főleg a busz hátsó traktusában okoz kényelmetlenséget az álló utasok részére. Ugyanitt a szűk folyosó miatt kevés hely marad az álló utasaink részére.



- Nincs utastéri vészjelző a járművön.
- Nincs az ajtók felett leszállási szándékot visszajelző lámpa.



- Kívül, az ajtók mellett – budapesti közlekedésben megszokott – ajtónyitó gomb helyett vésznyitó gomb lett elhelyezve. A vésznyitó gomb téves használat ellen nem volt biztosítva.



- A leszállásjelző gombok piros színe megtévesztő, vészjelző gombbal összetéveszhető.
- A motorsátor melletti, hátsó ülésor magasan, nehezen megközelíthető helyen van. Véleményünk szerint főleg az ülésorból történő lejutás lehet balesetveszélyes a keskeny lépcső miatt. Ugyanitt a lábtartó rész kissé előre lejt.



3. Szellőzés:

A tesztelésre átadott járműnek csak a vezetőtere klimatizált. Az utastér szellőzését ventilátorokon kívül 5 db kisméretű eltolható ablak is segíti, de hatásfoka így sem elegendő.

4. Vezetőtér:

A fülke nem teljesen zárt kivitelű.



- Vezetőülés:
Megfelelő kényelemmel és állítási lehetőséggel bármely vezetési pozícióhoz szabadon állítható.

- Műszerfal:

A műszerfal könnyen áttekinthető, a jelzések egyértelműek. A kezelő/kapcsoló gombok könnyen elérhetőek. Maga a műszerfal nem – csak a kormányoszlop állítható (járművezetőink nem jelezték, hogy zavaró lett volna).



Az utastájékoztató rendszer beállítása külön monitor segítségével történik, melyre az adatok egy központi terminálról (nem helyszíni) mobilhálózat segítségével érkeznek.



- Külső, belső tükör:

Mindkét külső tükör alacsonyan van, a jobb oldali – megállóba hajtáskor – balesetveszélyes lehet az ott várakozó utasokra nézve.

III. Üzemeltetői tapasztalatok:

1. Járművezetői tapasztalatok:

POZITÍVUMOK

- ajtók külső és belső megvilágítása nagyon jó
- utastér belső megvilágítása jó
- fékhatás jó
- jól manőverezhető

ÉSZREVÉTELEK

- több kapaszkodási lehetőségre lenne szükség
- a leszállásjelző gombok megtévesztő színűek (piros)
- nincs utastéri vészjelző gomb
- a külső, ajtó melletti vésznyitó gombok illetéktelen használat ellen nincsenek biztosítva
- nincs külső ajtónyitó gomb
- ajtónkénti (külön-külön) leszállási szándékot visszajelző lámpára és funkcióra lenne szükség
- alacsonyra helyezett külső visszapillantó tükrök
- a motorsátor melletti ülésor magasan van
- utastéri légkondicionáló berendezés szükséges, hiánya érezhető, a nyitható ablakfelületek kicsik
- az ajtózárodás egy időben történik az indulásjelzéssel, amely így nagyobb odafigyelést igényel. Javasoljuk, hogy mind az indulásjelzést, mind az ezt követő ajtózárodást a jármű vezetője szabályozhassa.

2. Utasvélemények:

POZITÍVUMOK

A jármű mind külső mind belső megjelenésével, esztétikumával alapvetően elnyerte utasaink tetszését. A járművet gyengén látó és mozgásukban korlátozott utasaink is tesztelték, akik elismeréssel nyilatkoztak a lépcsők szíkontrasztos szegélyéről és ugyancsak a környezetétől elütő színű kapaszkodókról.

ÉSZREVÉTELEK

Utasaink részéről számos észrevétel a jármű utasterében lévő hősről, azaz az utastéri klíma hiányáról, valamint a kevés számú és kisméretű nyitható ablakfelületekről érkezett. Ugyancsak kritikaként említették a vészjelző gombok hiányát, és a megtévesztő (piros) színű leszállásjelző gombokat. A külső vésznyitó gombot sokan hitték felszállási szándékot jelző gombnak, emiatt az utascseré nem volt mindig zökkenőmentes. Az akusztikus utastájékoztatót hiányolták, noha a

járművezető folyamatosan mondta a megállókat. Ez utóbbi a busz hátsó részében nehezen volt hallható. A belső vizuális utastájékoztató táblán futó szöveget csak nehezen tudták elolvasni.

A járművet gyengén látó és mozgásukban korlátozott utasaink észrevételezték, hogy az ajtózárodásra nem figyelmeztet külön lámpa, amely a siketek közlekedését segíthetné.

Más utasunk a leszállásjelzésekor a busz első részében felgyulladó STOP feliratú lámpa tömött busz esetében történő nehéz láthatóságát emelte ki.

Összefoglalva elmondható, hogy a SCANIA OmniCity külső megjelenésében esztétikus és tetszetős, belső megjelenésében praktikus és ergonomikus autóbusz. Látható, hogy e termék nem hazai elvárások alapján készült, hiszen számos, Budapesten alkalmazott, így utasaink által megszokott funkciót mellőz. E funkciók a gyárban kiépíthetők, ezért ezek a hátrányok valójában csak eseti jellegűek (a megszokottól eltérő ajtóműködtetés, vésznyitók hiánya, klímaberendezés hiánya, stb.), de ezek nélkül a jármű budapesti forgalomban történő alkalmazása nem javasolt.

E funkciók kiépítése után az autóbusz megfelelő, budapesti forgalomban használható, tetszetős és megnyerő. A tesztelési idő alatt az ajtóműködésben kisebb műszaki probléma felmerült ugyan, de hosszabb zavart nem okozott. A Scania OmniCity típusa láthatóan jól átgondolt és részleteiben is tetszetősen kidolgozott jármű. Belső kialakítását tekintve alapvetően kevesebb álló utassal számoló, valódi közösségi közlekedést kiszolgáló autóbusz.

Budapest, 2010. augusztus 12.

Összeállította:

Fejlesztési és Beruházási Szakigazgatóság

Fejlesztési Csoport