

Összefoglaló jelentés az SZKT-ARC Tr187/TV.Eu típusjelzésű csuklós trolibuszról



A járművet 2010. szeptember 27-én a Szegedi Közlekedési Kft. ügyvezető igazgatója Dr. Dózsa Gábor mutatta be a BKV Zrt. kőbányai telephelyén. A trolibuszt a 80-80A vonalainkon egy hét időtartamig teszteltük.

Tesztelési alapadatok

Tesztelési időszak:	2010.09.27. – 2010.10.03.
Viszonylat:	80-80A
Tárolt:	Kőbánya telephely

Főbb méretek

Hosszúság:	18 750 mm
Szélesség:	2 550 mm
Magasság:	3 000 mm
Tengelytávolság	
„A” – „B”:	5 450 mm
„B” – „C”:	7 030 mm
Mellső túlnyúlás:	2 680 mm
Hátsó túlnyúlás:	3 590 mm
Fordulókör átmérő:	23 720 mm

Tömegadatok

Saját tömeg:	17 600 kg
Megengedett legnagyobb össztömeg:	27 990 kg

Tengelyterhelési adatok

„A – tengely”:

5 600 kg

„B – tengely”:

9 900 kg

„C – tengely”:

11 080 kg

Szállítható személyek

Ülőhely:

40+1 fő

Állóhely:

92 fő

Összesen:

132+1 fő

Kerekesszék elhelyezési lehetőség:

1 db

Üzemeltetési tapasztalatok:

I. Gépészet:

1. Motor:

- A jármű menetdinamikája nagyon jó. Könnyen, egyenletesen gyorsul.



Motor:

SKODA 32 ML 3550 K4

Teljesítmény:

240 kW

2. Kormányzás:

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

3. Rugózás, lengéscsillapítás:

- A budapesti utakhoz lágnak tűnt a rugózás. Jelentős 70-80%-os utas terhelésnél már érezhetőek voltak az úthibák.

4. Áramszedő:

- A trolibusz áramellátására szolgáló áramszedő jól, megbízhatóan működött, követte a jármű mozgását, stabil nyomásértéket, egyenletes érintkezést biztosított. A csúszófej egy kicsit laza, „átpakolásnál” könnyen elmozdul a kívánt helyzetből. A budapestitől eltérő típusú szénbetétet kopás miatt kétnaponta kellett cserélni.

A járművön alkalmazott kitérés-gátló megközelítőleg 3-3,5 méteres kitérést tesz lehetővé (a jármű oldala és az áramszedő szélső helyzete közötti távolság). Ez főleg a garázs szektorban okoz nehézségeket.

5. Váltóállítás:

- A tesztjárműbe beszerelt váltóállító gomb az előérintkezős budapesti váltókat nagyon nagy biztonsággal kezelte, állította a forgalomban és a telephelyen is.

II. Felépítmény:

1. Kocsiszekrény:

Belépési magasság

Normál szintnél:

340 mm

Alacsony szintnél:

270 mm

Csuklószerkezet:

Hübner HNG 16.5; egysoros, golyókoszorús, alacsony padlós járműhöz kialakított, hidraulikus vezérléssel

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:

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

Képlete:

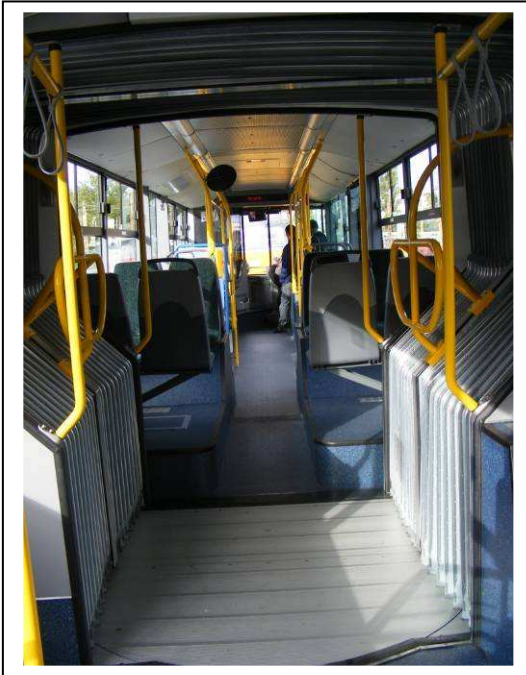
2 - 2 - 2 - 2

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, ragasztott kétrétegű biztonsági üveg, vázba ragasztással rögzítve

2. Utastér:

- Kulturált, esztétikus
- Ülések kényelmesek, elhelyezésük átgondolt tervezésre utal



- A jármű utastér világítása magas színvonalú, jól elhelyezett, erős fényt adó lámpatestekkel történik. Hátránya a vezetőnél a szélvédőn jelentkező tükröződés, amit a fülkeüveg árnyékolásával, fóliázásával mérsékelni lehetne.

3. Szellőzés:

- A jármű teljesen klímatiszt, ugyanakkor utasterének szellőzését nagyméretű eltolható ablakok is segítik olyan időszakban, amikor a klímaberendezés működtetése nem feltétlenül indokolt.

4. Vezetőtér:

A fülke teljesen zárt, ennek ellenére a szélvédő minden irányból kényelmesen hozzáférhető és könnyen tisztán tartható.



- Vezetőülés:
Megfelelő kényelemmel és állítási lehetőséggel bármely vezetési pozícióhoz szabadon állítható, kifordítható.
- Műszerfal:
A műszerfal megfelelő kialakítású, több pozícióban, szabadon állítható.

A rögzítőfék kezelőszervének áthelyezése indokolt lehet. A jármű vezetője akaratlanul elmozdíthatja, váratlan és indokolatlan fékezést idézve elő.



- Külső, belső tükör:

A külső visszapillantó tükrök kialakítása megfelelő, elektromosan állítható, fűthető, melyek a napi üzemszerű használatot megkönnyítik.

A középső tükör és monitor képe összehangolt, könnyű és biztonságos az utascserre. A tükör nagy mérete és domború felülete szinte a teljes első járműrész beláthatóságát biztosítja. A kamerák képe a monitoron jól kivehető; a kamerák beállítási szöge ideálisan mutatja az ajtó környezetét.



III. Üzemeltetői tapasztalatok:

1. Járművezetői tapasztalatok:

POZITÍVUMOK

- vezetőülés kényelmes
- fékhatás jó
- külső visszapillantó tükrök jók
- BUSE utastájékoztató rendszer jól olvasható
- kellemes, vidám színvilágú utastér
- a kapaszkodók megfelelő számban és helyeken vannak elhelyezve
- utastér világítása jól elhelyezett, erős fényt adó lámpatestekkel történik

ÉSZREVÉTELEK

- az ajtók melletti külső vésznyitó gombokat illetéktelen használat ellen biztosítani kellene
- a leszállás jelző gomb piros színe megtévesztő lehet
- halk hangszórók
- a vezetőfülkénél a szélvédőn tükröződik az utastér világítás
- rögzítőfék kezelőszervének áthelyezése indokolt lehet

2. Utasvélemények:

POZITÍVUMOK

A legtöbb utas vélemény a jármű hazai mivoltát, valamint a tetszetős utasteret, a jármű csendességét, a sok kapaszkodót, a kényelmes és átgondolt elhelyezésű üléseket méltatta. Volt, aki üdvözölte a babakocsi szállítására kialakított helyet, de sokan dicsérték a jármű külső, karakteres megjelenését, belső esztétikumát is.

ÉSZREVÉTELEK

Túlnyomó többségben, pozitív észrevételek érkeztek. Azonban két dolog mégis van, amelyet többen említettek –, az egyik a halk hangerejű utas tájékoztatás, a másik a magas dobogóra helyezett ülések.

Egy utas észrevételezte az alábbiakat, melynek valódiságáról már nem állt módunkban meggyőződni (szerk.):

„...a csukló két oldalán, közepén elhelyezett kapaszkodó...nagyobb kanyarokban összecsukódik az első és hátsó kocsi szerelt függőleges kapaszkodókkal, ami nem lenne baj, ha nem lehetne közé beállni.”

A másfeles ülés alkalmazásának kritikája több esetben előkerült.

Összefoglalva elmondható, hogy az SZKT-ARC Tr187/TV.Eu típusjelzésű trolibusz egy-két helyi specialitás kialakítását követően alapvetően alkalmas a budapesti forgalomba helyezésre.

Budapest, 2010. október 13.

Összeállította:
Fejlesztési és Beruházási Szakigazgatóság
Fejlesztési csoport