Published on *Melano.hu* (https://www.melano.hu)

Amerikából jöttem

Létrehozás: 12/12/2015 - 16:41
Szerző: Aranyi Péter
[1]
Amikor elmegyünk egy buszbemutatóra mindig arra vagyunk kíváncsiak, vajon a köszöntő beszédeket és a buszról elmondottakat hánnyal kell elosztani ahhoz, hogy megkapjunk az igazságot?
Kapcsolódó cikkek:
The Blaze of Sirius [2]

Ez az idillikus cél talán azt sugallja, túl sok Colombót néztünk valaha, ám valóban szeretnék arról tanúbizonyságot tenni: nem hiszünk már el mindent! Nem ülünk fel a hatalmas, eladást ösztönző dumákra, és nem hisszük már el azt sem, ha valaki Oroszországba akar gyárat nyitni. Azt sem, ha valaki hirtelen évi több ezer darabos termelésről beszél egy proto kapcsán. Csütörtökön bemutatkozott Budapesten a NABI Sirius. Hosszú ideje talán most először szembesültünk azzal, hogy olyan gyártónál vendégeskedünk, akinek nem kell görcsösen bizonygatnia portéjájának minőségét, hiszen közel két év tized tapasztalattal, több mint 7500 eladott busszal rendelkezik a NABI Gyártó és Kereskedelmi Kft. A kaposvári, ill. budapesti illetőségű cég olyan prototípust mutatott be tegnap Budapesten a sajtó, és a szakmai vendégek előtt, amely gyakorlatilag csak félig-meddig "új konstrukció".

Magyar vagy nem magyar?
A hazai bemutatók kapcsán folyton-folyvást kihangsúlyozásra kerül, hogy az adott termék mennyire magyar busz. Így történt, hogy anno tíz éve éppen egy Csehországban összeszerelt autóbuszra lett rámatricázva, hogy "új magyar autóbusz". Az elmúlt néhány évben azt láthattuk, van aki igyekszik ezt kihangsúlyozni itthon, van aki pedig nem. A NABI Amerikába szállított termékei eleve 60-40%-ban készülnek hazai és amerikai beszállítói háttérrel. A cég nem titkolt szándéka az, hogy hasonló arányban kerüljön hazai alkatrész az új buszokba, a magyar hányad javára. Mindent összevetve azonban a két hazai gyáregység fontos, meghatározó része a busziparunknak, hiszen a legtöbb főt foglalkoztató cégről van szó ebben a szegmensben. Ez erős, és mindenképpen meghatározó fegyvertény a mai gazdasági helyzetben.

A NABI Sirius születése
A korábban mintegy 2,5 millió dolláros fejlesztésű, az amerikai piacon nagy sikert aratott NABI BRT formatervét és konstrukcióját felhasználva, újabb nyolc hónapos fejlesztési időszakot követően, mintegy 100 milliós ráfordítással született meg a Sirius. Az autóbusz-család tervezése során a vállalat igyekezett azt a forradalmi -szintén magyar- formatervet követni, amelyet az Amerikába szállított buszok esetében már használ.

A NABI Sirius bemutatott szóló, városi kivitele az első tagja egy olyan autóbuszcsaládnak, amely a moduláris felépítésnek köszönhetően az összes európai, így a magyar igényeket is teljesíteni tudja. Ez a felépítés lehetővé teszi, hogy városi, elővárosi, helyközi szóló-, vagy csuklós autóbuszt, trolibuszt,

gáz, vagy akár hidrogén hajtású variácókat is elkészítsenek belőle. A modulartiás abból a szempontból is előnyös, hogy ha egy üzemeltető többfajta autóbuszt választ a családból, kisebb ráfordítással tudja karbantartani az azonosmodulokból épült járműveket.

Utastér

Az autóbuszba lépve az első dolog ami megfogja a szemünket, az a tágasság, és a világosság. A rendkívül ízlésesen összeválogatott színek, a hatalmas ablakok, és a kocsitest hátfalában elhelyezkedő hatalmas üveg derűs, kellemes érzetet keltenek. A tágasság, és a kényelem a busz első ajtajától egészen a leghátsó sarokig jellemző, nem lehet tehát azt rásütni, hogy a tervezők a "valamit, valamiért" elven, valaminek a rovására takarékoskodtak volna. E sorok írója kb 187 cm magas, átlag testalkatú ember, mégis kényelmesen elfért a hátsó traktust emelt részén (ez ami egy Localóról nem mondható el). Meglepően szabadosan mozoghat egy magas ember is, a második és hamaradik ajtó közötti részen, ahol jó esetben, más, LE-buszban már óvatlanul is keresnénk azokat a kapaszkodókat, tetőelemeket, melyekbe véletlenszerűen beverhetjük a fejünket. Láttunk már elég példát az LE-buszok hátsó, emelt padlós részének a rettentő rossz kialakítására, elég csak az Irisbus Crossway LE megnézni. Ilyen szempontból tehát remekül sikerült a Sirius.

A Kiel Ideo típusú utasülések kartámasszal, vagy inkább amolyan "integrált kapaszkodónak" nevezhető aluminium ívvel vannak ellátva. Bár a német gyártó elsősorban "vandálálló" városi üléseknek szánja ezeket, a minimális felületes kárpítozással még így is kényelmesek, arról ugyan nincs fogalmunk, hogy egy órás út után, mennnyire különböznének össze a hátsó felünkkel. Egyéb iránt 33 ilyen ülés található az autóbuszban, a hátsó traktusban dupla sorral, az alacsonypadlós részben pedig 1+2 elosztásban, illetve még 3 lehajtható ülés lett még felszerelve az oldalfalra, a babakocsitárolós részben.

Az alacsonypadlós részen a dobogók ellenére kényelmesen lehet mozogni, pozitívum továbbá az íves, de nem túlságosan térbe nyúló kapaszkodórendszer, mely egészen az ülések aljáig lefut, így a pöttöm manócskák is tudnak kapaszkodni, ha esetleg már nem jut ülőhely nekik. Utasbiztonsági szempontból ez fontos tényező, illetve az is, hogy az első tengely, illetve a két kerékdob miatt létrehozott dobogó nem túl magas, és nem akadályozza a "közlekedőfolyosót". Az egymással szembefordított ülések lábtere elegendő, de bőségesnek nem nevezhető.

A menetzaj elhanyagolható, tulajdonképpen normál tempóban is alig hallható a motor. A rezgésmentes, poliészter, műanyag és aluminium belső burkolatok nem zörögnek, nem pattognak, a térelválasztó üvegelemek nem nyikorognak. Az utastájékoztatás a homlokfali, hátfali és első ajtó mögötti elektronikus relációjelző készülékekkel valósul meg, illetve az utastéri hangszórók jóvoltából rendelkezésre áll a hangbemondásos tájékoztató rendszer. Az utastér szellőztetéséről a Webasto légkondícionáló gondoskodik, mely légbefúkokon keresztül mind az utastérben, mind pedig a vezetőtérben friss levegőt fúj be. A fűtésről a Webasto Thermo 300 fűtőkészülék ill. fűtőtestek gondoskodnak. Fontos itt megemlíteni, hogy a szélvédő páramentesítése is ilyen módon van megoldva.

Kialakítás

Amiért a legtöbb kritika érni fogja a buszt, az az LE-jelleg. És ez az amiért sokan mondják majd, városira nem alkalmas. Tény, hogy ez a fajta kialakítás nem az utazóközönség nyomására, hanem sokkal inkább a gazdaságosság szempontjából jelent előnyt. Magyarul, egy ilyen típus olcsóbb (lehet) , mint LE-jellegű társai. Érdemes azonban megemlíteni, hogy a kocsitest az elejtől, egészen a második tengelyig (vagy második ajtóig) alacsonypadlós, mely így is a jármű háromnegyedét jelenti. A hátsó traktusba egy széles, csúszásmentesített lépcső segít feljutni, mely így lehetővé teszi a biztonságos utasáramlást.

Vezetőfülke
A vezetőfülke egyszerűen mestermű, és nyugodtan állíthatjuk, hogy magyar gyártótól utoljára az EAG-tól láthattunk valami ehhez hasonlót. A vezetőteret egy ívelt üveg válaszfal zárja el az utasoktól, így adva meg a vezetés intimitását. Az ajtó ívelt formái alatt irat-, táska tároló-, ládatér található, mely bőséges hellyel szolgál a "vezérnek". A gépkocsivezető előtt egy napellenző roló segíti a kilátást akár erős nappal szemben is, illetve egy hatalmas felületű szélvédő, továbbá a busz jobb oldalán található kis "kémlelő ablak" fokozza a biztonságos vezetési élményt. Itt érdemes megjegyezni, hogy a busz formatervét látva sokszor felmerül, hogy a szélvédő mentén előrehelyezkedő két mellső ív, nem zavarja-e a kilátást? Nos, a válasz: nem. Hiszen az előreugró ív ugyan zavaró lehetne, de az ezáltal felszabaduló, "beüvegezehető" rész a karosszériában sokkal nagyobb kilátást ad egy hasonló kategóriájú társánál. A kedves olvasók csak képzeljék el, hányszor láttak már tömött buszon előre hajladozgató sofőrt kanyarodásnál. A vezető tehát relatíve kapott pluszba egy olyan sávot, melyet soha nem takarhat el egyetlen utas sem.

A sofőr kényelmét egy ISRI légrugós, állítható (hosszanti, magassági irányban), illetve dönthető háttámlájú, kifordítható, fejtámlával és hárompontos biztonsági övvel ellátott vezetőülés szolgálja. A kormányzás egy ZF 8098 hidraulikus rásegítésű kormánygéppel valósul meg. A kormányoszlop állítható magasságú és dőlésszögű. A vezetés élményét a rádió, MP3 lejátszó fokozza.

Meghajtás
A busz lelke az MAN D0836 LOH típusú, négyütemű, soros, hathengeres, turbó feltöltéses töltőleveghő visszahűtésű, vízhűtésű dízelmotor, mely hosszában lett beéptve a busz hátsó részében. A 290 LE motor katalizátor és adalékanyag nélkül teljesíti a jelenleg kötelező Euro 5-ös szintet, így maradéktalanul kielégítve a hazai közlekedési társaságok elvárásait, a legmodernebb sebességváltók alkalmazása pedig kiváló üzemagyag-fogyasztást biztosít majd Az elérhető végsebesség 70 km/h . Az üzemanyag tárolására egyébként egy 200 literes, rozsdamentes acélból készült tartály szolgál. Az MAN motor, illetve a komplett MAN alváz alkalmazása megkönnyítheti az üzemeltetők számára a karbantartási feladatokat, és biztosítja a kiváló szervízhátteret Magyarországon és Európában egyaránt.

A budapesti bemutatót követően a jármű országos teszt körútra indul, melynek során vidéki nagyvárosok közlekedési vállalatainál áll szolgálatba néhány hetes időszakokra. A NABI a fővárosi eseményen bejelentette a Sirius típuscsalád következő járművének fejlesztését is. Az elővárosi, helyközi és regionális közlekedési vonalakra szánt jármű 2011 tavaszán mutatkozik be a nagyközönség előtt. A NABI Sirius járműveinek konstrukciós kialakítása lehetővé teszi, hogy városi, elővárosi, helyközi szóló- vagy csuklós autóbuszt, trolibuszt, gáz, vagy akár hidrogén hajtású variációt is elkészítsenek belőle.

Összefoglalva azt tudjuk mondani, hogy hazai gyártótól régen látott profizmussal és odaadással készült autóbuszt láthattunk. A NABI Sirus kialakításában, minőségében, illetve tágasságában számunkra a mátyásföldiek EAG E94-esét idézi, -jobban mondva- annak egy frissített változatát. Bár ez a busz nem érdemli meg a hasonlítgatást, hiszen csúcsragadozó, mind kialakításában, mind megjelenésében, nemcsak a magyar piacon, de a közép-európai gyártmányok között is. Így személve az új kaposvári jövevényt, csak remélni tudjuk, hogy az forráshiányos vidéki, és fővárosi tömegközlekedés képes lesz a közel jövőben ilyen buszok beszerzésére.

Tags:
NABI [3]
Sirius [4]
busz [5]
Tech:

Haszonjármű [6]

Forrás webcím: https://www.melano.hu/amerikabol_jottem

Hivatkozások
[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/nabi_sirius_bemutato.jpg
[2] https://www.melano.hu/the_blaze_of_sirius
[3] https://www.melano.hu/tags/nabi
[4] https://www.melano.hu/tags/sirius
[5] https://www.melano.hu/tags/busz
[6] https://www.melano.hu/tech/haszonjarmu