Melano.hu
A Közép-európaiak magazinja
Published on *Melano.hu* (https://www.melano.hu)

Tücsökbusz hegedűvel

Létrehozás: 12/16/2015 - 19:31
Szerző: Aranyi Péter
[1]
Az USA harmadik legnagyobb gyártója, a NABI bemutatta a Sirius-család második tagját, a helyközi változatot. A tetőn található íves acéllemez, mely egyből egyik kedvenc nyári muzsikusunkat juttathatja eszünkbe.

Kapcsolódó cikkek:
Bemutatkozik a magyar autóbuszgyártás új reménysége [2]

Az elsősorban a magyar piacra szánt elővárosi kocsi a NABI közel egy éves fejlesztőmunkájának eredménye és sok tekintetben hasonlít a tavaly bemutatott városi változatra. A sorozatgyártásra előkészített gépjárműcsalád második tagja a Kapos Volánnál teljesít majd szolgálatot. A magyar autóbusz-piac kihívásait szem előtt tartva folytatta járműfejlesztését a NABI, melynek eredménye a Sirius típuscsalád második tagja. A múlt évi, volántársaságoknak bemutatott új, városi Sirius kapcsán felmerült, hogy igény van egy helyközi változatra is. A munkálatokat idén januárban tudtuk elkezdeni. Az autóbusz viszonylag gyorssan, július második felére készült el. Nagy szerepe volt ebben a fejlesztői-csapatnak, amely az előző kocsi létrehozásában is részt vett" – jelentette ki Baranyai Ferenc a NABI Kft igazgatója a mai megnyitó alkalmával. Az új kocsi fejlesztése során a NABI mérnöki gárdája figyelembe vette az első, városi NABI Sirius magyarországi tesztelései során szerzett tapasztalatokat, és visszajelzéseket mind a járművezetők, mind az utasok részéről. Ezek alapján egy, a hazai igényekre szabott, ugyanakkor világszínvonalú jármű gördült ki a legnagyobb magyarországi autóbusz-gyártó fővárosi üzemcsarnokából. Az autóbusz gyakorlatilag rekordidő alatt készült el, hiszen a fejlesztő csapat januárban kezdte el az új kocsi elkészítését, mely így kevesebb, mint hat hónap alatt menetkész lett.

Nemzetközi tapasztalatokkal a magyar piacra
A korábban mintegy 2,5 millió USA dolláros fejlesztésű, az amerikai piacon átütő sikereket aratott NABI BRT formatervét és konstrukciós alapjait felhasználva, összesen közel egy éves fejlesztési időszakot követően született meg a NABI Sirius elővárosi kocsija. A NABI Sirius autóbuszcsalád moduláris felépítésének köszönhetően az összes európai piaci, így a magyar igényeket is teljesíteni tudja. Az alap konstrukció kialakítása lehetővé teszi, hogy a már bemutatott városi, illetve a most debütáló elővárosi-helyközi járművek mellett szóló- vagy csuklós autóbuszt, trolibuszt, gáz, vagy akár hidrogénhajtású variációt is elkészítsenek belőle. A modularitás abból a szempontból is előnyös, hogy ha egy üzemeltető többfajta autóbuszt választ a családból, akkor nem kell különböző alkatrészeket vásárolni buszonként, hiszen a beépíthető elemek nagy része megegyezik. A NABI Sirius család második tagja készen áll a sorozatgyártásra.

Forradalmi magyar formaterv
A NABI Sirius formatervét az Artifex Stúdió készítette és bár a helyközi változat megszólalásig hasonlít a tavaly szeptemberben bemutatott városi változatra, az extravagáns színezés különösen újszerűvé

teszi a kétajtós változatot. Tulajdonképpen külsőre –az eltérő festés mellett- semmi egyéb különbséget nem vehet észre a külső szem, hiszen megmaradt a hatalmas osztatlan szélvédő, a piciny, jobboldali „peronablak”, no meg a típus védjegyévé vált oltári nagy hátsó szélvédő, mely az egykori Neoplan-ok németes kényelmét idézi. A jármű elején található ív - mely alatt egyelőre a légkondícionáló található – is szintén védjegyévé vált a Sirius-típuscsaládnak. E miatt a tetőn található dizájn elem miatt kapta a busz az ún. „tücsökbusz” becenevet egy hölgy olvasónktól, hiszen a hosszan elnyúló tető elem nemcsak, hogy impozáns, de a nyári esték talpalávaló zenéjét adó, szívünknek kedves rovar hosszú csápjaira emlékeztethet bennünket.

A bemutatott autóbusz két ajtós, 12,68 méter hosszú, 2550 mm széles és 3264 mm magas. A Sirius 95 utas szállítására alkalmas és kialakításának köszönhetően leginkább elővárosi, illetve helyközi viszonylatban történő közlekedésre lehet alkalmas. A NABI Sirius tervezése során a vállalat igyekezett azt a forradalmi, - szintén magyar -, formatervet követni, amelyet az Amerikába szállított buszok esetében már használ. A gyártó célja hasonló az amerikai sikertörténethez: autóbuszaival felkelteni az utasok és városlakók érdeklődését, amit a Sirius városi kocsival már sikerült elérni. A típuscsalád első tagját az országos tesztek során az utazóközönség a „mosolygós busz” becenévvel illette, és kivétel nélkül minden hazai nagyvárosban dicsérték egyedi formatervét, igényes, vonzó megjelenését. Az új Sirius minden bizonnyal elegáns, de vidám megjelenésével hasonlóan kellemes reakciókat válthat majd ki, mint tavaly bemutatott elődje.

Az Egyesült Államokban több NABI autóbuszt üzemeltető közlekedési társaság is a magyar mérnökök által tervezett autóbusszal népszerűsíti a tömegközlekedés nyújtotta előnyöket. A NABI Sirius nem csupán impozáns megjelenésében, hanem biztonsági szempontból is kiemelkedő, acélvázas szerkezetének köszönhetően fokozottan strapabíró jármű. Emellett környezetvédelem - gazdaságosság tekintetében is kiemelkedő adottságokkal bír: az MAN alváz alakalmázásával az összehangolt hajtáslánc kedvez a fogyasztásnak, és a korszerű MAN dízelmotor az Euro 5-ös normát túlteljesítő EEV besorolásnak is megfelel adalékanyag nélkül, amely csak várhatóan csak 2013-tól lesz kötelező az Unió területén.

Szépen hegedülő német erőforrás

Jó muzsikus nem dolgozhat hegedű nélkül, így a Sirius sem tudna egy lépést sem tenni az MAN erőforrás nélkül. Az MAN D0836 LOH típusú motor egy, négyütemű, soros, hathengeres, turbófelötléses, töltőlevegő visszahűtésű, vízhűtéses dízelmotor, melyet farban, hosszában építettek be. A Siriusban dolgozó meghajtás szám szerint 290 lóerős, mely úgy tűnik a kellő dinamizmussal mozgatják a 18 600 kg gördülő össztömeget. Nagyot ugrani a típuslapon leközlött adatok szerint ez a tücsök nem fog, hiszen kinematikai végsebessége 70 km/h lehet mindössze. Az új magyar muzsikus mellesleg maximum 200 l üzemanyagot cipelhet egyszerre magával, mindezt persze rozsdamentes acéltartályban.

Az autóbusz irányítását egy ZF 8098-s hidraulikus rásegítésű kormánymű végzi, mely természetesen állítható magasságú és dőlésszögű kormányoszloppal lett beépítve, ezáltal kényelmesen variálható a vezető igényei szerint. A sebességváltót szintén a ZF adja. A EcoLife 6 AP 1200 egy hatfokozatú, automataváltó, mely integrált hidraulikus retarderrel, intelligens programválasztással szolgálja az autóbusz vezetőjét.

Kívül tágasabb?

Az autóbuszba lépve egy 2/3-ad részben alacsonypadlós, viszonylag kevés dobogóval határol területű, tágas utastér fogadja az utasokat, dupla üléssorral, nagy 2/3 részben nyitható ablakokkal. A fellépő magasság 380 mm, mely közepesen jó értéknek számít egy elővárosi autóbusznál, ez az, amire azt

szokás mondani, hogy ennyi kell a boldogsághoz utas- és üzemeltetői szempontból egyaránt, még akkor is, ha tudunk olyan hazai gyártóról, amely 340 mm-es belépési magasságot produkál elővárosi kocsijainál.

Az utastér kialakítása kifogástalan, bár az első keréknél található, megnyújtott dobogón magasló, menetirány szerinti ülések némileg zavaróak lehetnek a közvetlenül mögöttük, ámde alacsonyabban elhelyezett székeken ülőknek, akik így tulajdonképpen a szürke utasülésekkel nézhetnek farkasszemet. Tény ugyanakkor, hogy a második ajtó előtt elhelyezett üléspárok, gyakorlatilag az utcáról egy lépéssel elérhetőek, hasznos lehet ez az idősek, illetve kisgyermekes szülők szempontjából. A városközi változathoz képest kényelmesebb-, Ster 6MS típusú utasülések lettek beszerelve, melyből 43 áll rendelkezésre a hosszú távú utazásokhoz.

A NABI városi Siriusának egyik nagy előnye volt a tágas utas folyosó, ezt most elfelejthetjük, elsősorban a dupla üléssor miatt, de az első és a második ajtó közötti részen meglepően jól el lehet férni. Az utastájékoztatásról egy BUSE kijelző gondoskodik, illetve külön STOP lámpa jelzi a leszállási szándékot.

A belső burkolatok üvegszál erősítésű poliészterből készülnek, melyek menetközben nem zörögnek, nem kopognak. Az alig érzékelhető menetzaj főként a zártcellás hab hő- és hangszigetelésnek köszönhető. Az utasok kényelmét a 2/3 részben elhúzható ablakok, továbbá a Webasto légkondícionáló szolgálja. A nyári hűsölést elfelejtve, a télen didergő utasok szinten Webasto gyártmányú, Thermo 300-as fűtőkészülékek mellet melegedhetnek meg.

Sirius vs. Sirius, avagy a különbségek
Első és üzemeltetői szempontból lényeges változás, hogy a helyközi kivitel egy, a korrózionak fokozottan ellenálló, rozsdamentes, önhordó acélszerkezetből készül. A következő – jobban észrevehető változás- a vezetőtérben található, ide ugyanis több tároló rekesz került. Az egyik leginkább szerethető fejlesztés tehát – sofőr szempontjából- a vezetőtéri zárható irat- és táskatároló, de ebbe a buszba is beleépítették rádiót, az MP3 lejátszót, illetve a nélkülözhetetlen mikrofont. A vezető munkáját természetesen továbbra is segíti az állítható külső-belső visszapillantó tükör, ezek közül pedig a külsők fűthetőek.

Könnyen észrevehető különbség még, hogy kalaptartó is került az autóbuszba, mely a helyközi kocsik elengedhetetlen kelléke. Érdemes még megemlíteni, hogy nappali menetfényt is kapott a kocsi, melynek használata hamarosan minden autóbusz számára kötelező lesz. Természetesen mindkét autóbusz rendelkezik a szükséges tárcsafékkel, ABS-el, illetve kipörgésgátlóval. Az utastérben a helyközi és a városi Siriusnál is egyaránt megtalálhatóak az állóhelyi, utast védő korlátok, a középső ajtónál elhelyezett kézzel nyitható rámpa a kerekesszékeseknek, továbbá az ajtók előtt elhelyezett elválasztó elemek.

Tovább folytatódó típuscsalád-fejlesztés
"*A NABI Siriusnál eredetileg a család-elv elgondolás jelentette a fejlesztési alapot. A NABI a kilencvenes éve óta CAD, azaz számítógépes tervezést alkalmaz. Ez rengeteg felhalmozott tapasztalatot jelent és ennek köszönhető, hogy rendkívül gyorsan tudunk fejleszteni, illetve, hogy a vázszerkezeten rengeteg véges-elem számítást tudnak elvégezni egy adott típus elkészítése előtt* " – jegyezte meg Héjj Demeter, a cég marketing és értékesítési igazgatója. A számítógépes tervezés előnye, hogy az autóbusz élettartama „előre jelezhető", mi több, olyan járművek készülhetnek el, mely a szokásos 12-15 éves, de az akár annál hosszabb időszakot is komolyabb felújítás nélkül teljesíthetik, ami a NABI buszok esetén gyakorta megtörténik ez az Egyesült Államokban.

A cég az elmúlt években elsősorban amerikai városok megrendelésére, exportra gyártott

gépjárműveket. A nemzetközi piacon méltán elismert NABI korábban már tervezett és értékesített autóbuszokat a hazai piacra is, azonban a megrendelés-állomány túlnyomó része a tengerentúlról érkezett. Az elmúlt közel két évtized során több mint 7500 darab autóbuszt szállított az Egyesült Államok közlekedési vállalatainak, jelen pillanatban többek között Florida, Kalifornia és New Jersey államokban szolgálnak a NABI buszai. Az amerikai sikerekre, és a nemzetközi tapasztalatokra alapozva a magyar vezetés felismerte a hazai buszpiacban rejlő lehetőségeket, és úgy döntött, hogy visszatérne járműveivel Magyarországra.

„Újabb fontos lépést tettünk a magyarországi termékportfóliónk bővítése terén. Célunk a NABI Sirius-szal, hogy az amerikai sikerek után Magyarországon is a mi buszaink szállítsák az utasokat. A városi kocsi sikereire alapozva úgy gondolom, kiemelkedő minőségű, az európai normákat messzemenően teljesítő autóbuszt készítettünk el a munkatársaink szakértelmének köszönhetően. A hazai tömegközlekedési járműpark megújítása egyre égetőbb kérdés. Remélem, hogy az autóbusz-állomány megújulásából a NABI, mint hazai gyártó és munkaadó - kiveheti majd a részét." – mondta el Baranyai Ferenc, a NABI Kft. ügyvezető igazgatója.

Köztudott, hogy a hazai buszállomány cseréje igencsak időszerű: jelenleg megközelítőleg 10 000 autóbusz szállít utasokat hazánkban, ezek 67 %-ban 10 évnél, 30 %-ban 20 évnél idősebbek. Az elkövetkezendő három évben éppen ezért várhatóan közel 3000 járművet cserélhetnek le a szolgáltatók országos szinten. Tenderek nélkül persze aligha lehet bármiféle beszerzésről is beszélni, de ha lennének is ilyenek, úgy több magyar gyártó, köztük a NABI is ugrásra készen állna, hogy legyártsa az egyre öregedő volán és BKV járműpark veteránjait. Persze, hogy ki lesz, vagy ki lenne a befutó, azt nem tudni. Egy dolog biztos: két (vagy több) dudás egy csárdában...

Tags:
NABI [3]
magyar buszgyártás [4]
Tech:
Haszonjármű [5]

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

Hivatkozások
[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/100_5459.jpg
[2] https://www.melano.hu/bemutatkozik_a_magyar_autobuszgyartas_uj_remenysege
[3] https://www.melano.hu/tags/nabi
[4] https://www.melano.hu/tags/magyar_buszgyartas
[5] https://www.melano.hu/tech/haszonjarmu