

RÁBA-MOLITUS-WEBASTO S91

1. A. előterjesztés
2. A. melléklet
Károly

Hosszúság	7905 mm
Szélesség	2380 mm
Magasság	2770 mm
Padlómagasság	340 mm
Tengelytáv	3650 mm
Férőhely (ülő/álló)	19/23 fő

MOTOR

MERCEDES OM 904 LA

Közvetlen befecskendezésű, turbófeltöltésű soros, 4 hengeres dízelmotor

Legn. teljesítmény: 115 kW (170 LE) (2200/min)

Legn. Nyomaték: 610 Nm (1200/min)

ERŐÁTVITEL

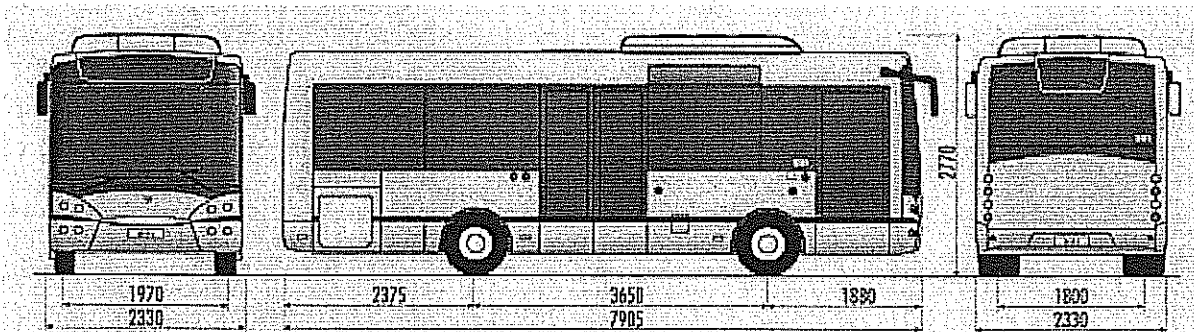
ALLISON S 2100

5 fokozatú automata sebességváltó

Matossági és Ügyfélszolgálati O.

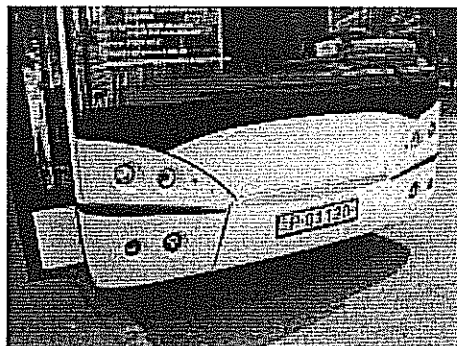
2016 JAN 14

Nettó ára: 38-50 MFT
alakítástól függően.



Jellegrajz

Az első prototípus



S91

Alacsonypadlós, városi, midi autóbusz



Tesztelési alapadatok

Tesztelési időszak:

2011.07.12. – 2011.08.22.

Viszonylat:

16

Tárolt:

Kelenföld telephely

Főbb méretek

Hosszúság:	7905 mm
Szélesség:	2380 mm
Magasság:	2970 mm
Tengelytávolság „A” – „B”:	3650 mm
Melső túlnyúlás:	1880 mm
Hátsó túlnyúlás:	2375 mm
Fordulókör átmérő:	17,4 m

Tömegadatok

Saját tömeg:	7038 kg
Megengedett legnagyobb össztömeg:	9850 kg
Tengelyterhelési adatok	
„A – tengely”:	max. 3300 kg
„B – tengely”:	max. 6550 kg

Szállítható személyek

Ülőhely:	17+2+1 fő
Állóhely:	20 fő
Összesen:	37+1 fő
Kerekesszék elhelyezési lehetőség:	1 db

Főegységek

Motor:	Daimler OM 904LA Euro V
Lökettérfogat:	4249 cm ³
Teljesítmény:	115 kW (156 LE) 2200 f/perc
Nyomaték:	610 Nm 1200-1600 f/perc
	Automata motortéri tűzoltórendszer
Nyomatékváltó:	Allison S2100 GEN4 automata sebességváltó

Futóművek

„A – tengely”:	RÁBA 270.79 típusú kerékagy egység
„B – tengely”:	RÁBA 360 típusú egyfokozatú, merev hajtott futómű

Kerekek

Gumiabroncs mérete:	225/75 R17,5"
Keréktárcsa mérete:	6,75 x R17,5"

Felfüggesztés

Elöl független felfüggesztés keresztlengőkarokkal, hátul hossz- és V-rudakkal, stabilizátorral, tiszta légrugózás, elöl két, hátul négy légrugóval, elektronikus szintszabályozás, térdeplés

Fékrendszer

Üzemi fék:	kétkörös légfékrendszer, tárcsafékekkel
Névleges nyomás:	8,3-10,2 bar
Fékszelepek:	Knorr és Wabco
ABS / ASR:	4S/4M

Felépítmény

Belépési magasság	
Normál szintnél:	330 mm
Alacsony szintnél:	260 mm

Vázszerkezet: korrózióálló profilokból és lemezekből álló struktúra

Külső burkolat:
offline fényezett alumínium lemezek és kompozit formaelemek ragasztva

Belső burkolat:
porfestett alumínium lemezek, kompozit elemek és HPL panelek ragasztva és szerelve

Utastajtók
Kivitel: pneumatikus működtetésű, kifelé lengő
Képlete: 1-2-0

Üvegek
Szélvédő: egyrészes, laminált biztonsági üveg

Oldalüvegek: szimpla, színezett, tolóablakkal, kiemelt helyeken thermopán kivitelben

Vezető melletti ablak: thermopán, kétrészes, mindkét elemében eltolható

Hátsó szélvédő: szimpla, színezett

Fűtés, szellőzés

Utastéri fűtés:	Radiátorok, befúvó motorok, részleges padlófűtés és tetőfűtés klíma kontrollal vezérelve
Fűtőkészülék:	Spheros/Webasto 300
Tetőszellőző:	távvezérelt, biztonsági üveg dómmal
Jég- és páramentesítő berendezés:	klíma-frontbox pollenszűrővel

Légkondicionálás

Teljes körű utastéri klimatizálás pollenszűrőkkel, frisslevegő- és szmog üzemmóddal, temperált szellőztetéssel, tetőfűtéssel és diffúz levegőelosztással. Párhuzamosan működtethető vezetőtéri klimatizálás

Rámpa

350 kg teherbírású, mechanikusan működtethető – a középső ajtónál szerelve.

A jármű a Rába Jármű Kft., a Molitus Kft. és a Webasto Hungária Kft. közös alkotása. A járművet 2011. július 12-én a gyártók részéről Torma János ügyvezető igazgató (Rába-Jármű Kft.) mutatta be a BKV Zrt. Kelenföldi telephelyén.

ÜZEMELTETŐI TAPASZTALATOK:

Járművezetői vélemények, tapasztalatok:

POZITÍVUMOK:

- esztétikailag mind külső,- mind belső kialakítását tekintve megfelel az üzemeltetői elvárásoknak. Kifejezetten kellemes az utastér és a járművezetői fülke színvilága, esztétikai kialakítása,
- belső kialakítása gyors utas cserét tesz lehetővé,
- a térdeplő funkció komfortos városi személyszállítónak teszi a járművet,
- a vezetőfülke kialakítása átgondolt és komfortos vezetői környezetet biztosít. a kezelőszervek többnyire jól kézre állnak, kevés holtterrel a kilátás is megfelelő. A vezető ülés kényelmes és optimálisan állítható – a jármű vezetése nem fárasztó,
- a motor csendes és a jármű menetdinamikája rendkívül jó. A teszt során szinte teljes kihasználtsággal közlekedett, de ez nem befolyásolta, hogy emelkedőn még így is kielégítő mértékben gyorsuljon akadkozás nélkül váltson nyomtérre,
- a jármű kis íven fordul,
- a klímaberendezés hatékonyan hűtötte az utasteret, ugyanakkor nem okozott érezhető teljesítménycsökkenést.

ÉSZREVÉTELEK:

- a járművezetői ülés lehetne hátrébb,
- a vezetőfülke nem kellően zárt kivitelű – a szélvédő jobb oldala emiatt lepárasztódik amellet, hogy hideg időben a járművezető komfort érzete is csökken.

- sok az akaratlan leszállás jelzés a hátsó szekcióban a vállmagasságban elhelyezett jelzők véletlen megnyomása miatt,
- az első ajtószárny nyitott állapotú „kilógása” kissé zavaró,
- a tükörszárak rögzített kivitelűek, amely probléma lehet jármű mosásnál,
- ami nagyon zavaró, hogy mind a leszállást visszajelző kontroll fény, valamint az ajtózárodást jelző fény nagyon el van rejtve, nappali fényviszonyok között szinte alig látszik, alig észrevehető. Mivel nagyon nincsenek szem előtt, így funkciójukat sem igazán tudják betölteni, mindkét típusú fényjelzőt olyan pozícióba lenne szükséges elhelyezni, amely sokkal inkább szem előtt van, jobban látható az utas számára,
- az indításjelző hangereje lehetne a jelenleginél markánsabb,
- szükséges lenne a második ajtó mögötti utastérben, a menetiránnyal egyező irányban a vízszintes kapaszkodó csöveken kapaszkodó fülek elhelyezése az álló utasok számára,
- némileg megtévesztő lehet, hogy a leszállásjelzőn, illetve a vészjelzőn egyaránt a „STOP” felirat szerepel, ez ebben a formában adhat félreértésre, összetévesztésre okot.

Utas vélemények:

POZITÍVUMOK:

- a jármű szép, az utastér ergonómiája megfelelő
- utasülések száma és elhelyezkedése megfelelő,
- utasülések közötti folyosó mérete és kialakítása jó,
- kapaszkodási lehetőség elegendő van és az oszlopok is jó helyre kerültek,
- a klímaberendezés kifogástalan utaskomfortot biztosít,
- nagyon jól olvashatók a karosszériába épített külső kijelzők, valamint az utastéri kijelző,
- hatékony, megfelelő fényt biztosít az utastéri világítás,
- a hangos utastájékoztatás az utastérben tökéletesen, megfelelő hangerővel hallható.
- utastájékoztatás megfelelő.

ÉSZREVÉTELEK

- vezetőfülke mögötti utas ülés lehetne a menetiránnyal szemben,
- az első ajtó tengelye szabadon van – befedése szükséges,

ÖSSZEGZÉS

Összefoglalásként elmondható, hogy az S-91 megjelenésében esztétikus és tetszetős, belső megjelenésében praktikus és ergonomikus autóbusz. Az S-91 típusa láthatóan jól átgondolt és részleteiben is tetszetősen kidolgozott jármű, amely az utasok túlnyomó részének megelégedésére szolgált a kedvező vélemények alapján. A jármű kialakítása átgondolt, belső és külső megjelenése szép. Mind a járművezetők, mind az utasok értékelése alapján a jármű kiválóan alkalmas lehet a budapesti forgalomban történő üzemeltetésre, különös tekintettel arra, hogy a jármű megfelel Várnegyed, és a hasonló speciális adottságokkal rendelkező kiemelt területek közösségi közlekedésének ellátására.

Budapest, 2011. szeptember 19.

Összeállította:

Beruházási Szakigazgatóság

Műszaki Koordinációs Csoport

IKARUS C56

320/2015
Vélemény

Hosszúság	12000 mm
Szélesség	2500 mm
Magasság	3150 mm
Tengelytáv	6080 mm
Padlómagasság	900 mm
Férőhely	48 fő

FÓTI KÖZÖS ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL	
Hatósági és Ügyfélszolgálati O.	
2015. DEC. 16.	
320-252	
Szám:
.....
.....

MOTOR

RÁBA D10 UTSLL 160

Közvetlen befecskendezésű, turbófeltöltésű
soros, 6 hengeres dízelmotor

Hengerűrtartalom: 10350 cm³

Legn. teljesítmény: 160 kW (217 LE)
(1900/min)

Legn. Nyomaték: 820 Nm (1400/min)

MOTOR

DETROIT DIESEL S50

Közvetlen befecskendezésű, turbófeltöltésű
soros, 4 hengeres dízelmotor

Hengerűrtartalom: 8500 cm³

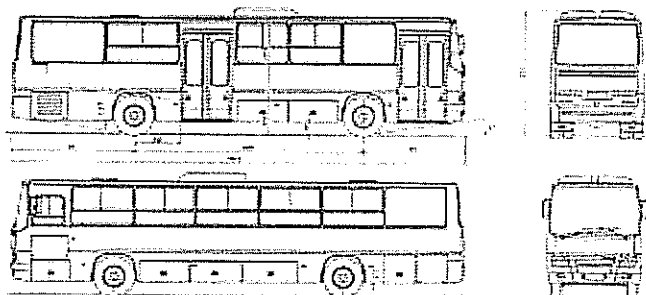
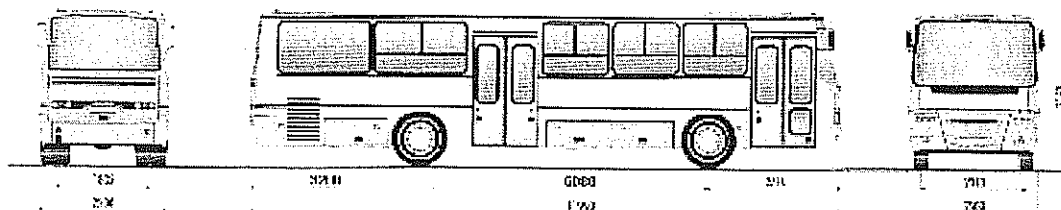
Legn. teljesítmény: 205 kW (275 LE)
(2100/min)

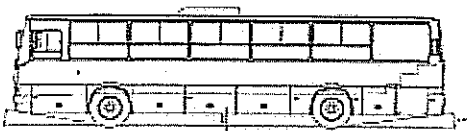
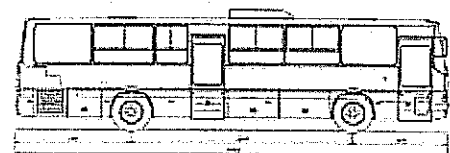
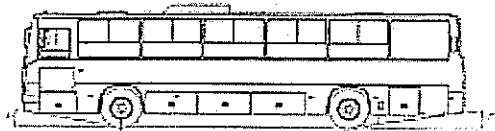
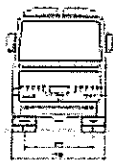
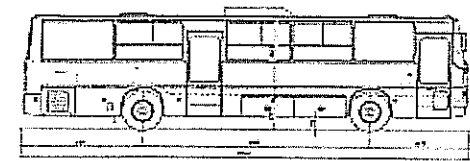
Legn. Nyomaték: 1207 Nm (1200/min)

ERŐÁTVITEL

CSEPEL S6-120U

Mechanikus, 6+1 sebességes váltó

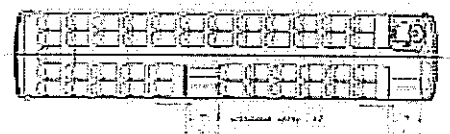
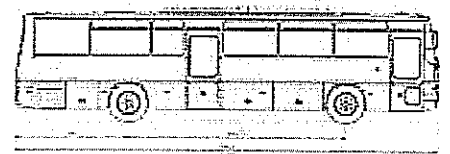




Stéleszférédel egy Körnöd forásho 022

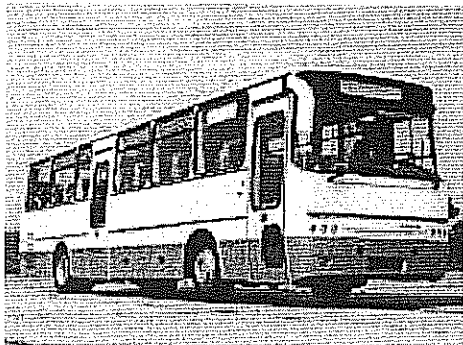
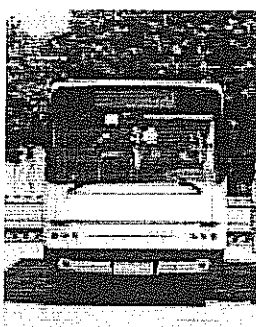
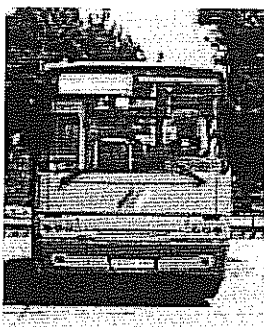
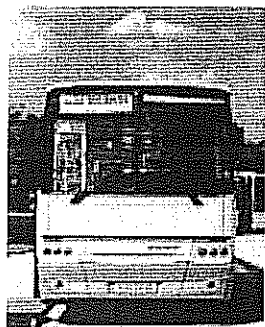
022 Körnöd forásho egy Stéleszférédel

022 Körnöd forásho egy Stéleszférédel



022 Körnöd forásho egy Stéleszférédel

022 Körnöd forásho egy Stéleszférédel



Ikarus V127

A Wikipédiából, a szabad enciklopédiából

Az Ikarus V127 típusú városi autóbuszai PKD (partially knocked down kit) kísérleti kooperációban készültek a Budapesti Közlekedési Zrt. telephelyén.

A 2015-ös szétválás^[1] után a típus már nem Ikarus, hanem Mabi-bus Modulo M108d néven készül.

PKD konstrukció

A PKD konstrukció lényege, hogy a gyártó a karosszériát legyártja, majd a Budapesti Közlekedési Zrt. saját telephelyén szereli össze a Magyar Autóbuszgyártó Kft. által gyártásközi állapotban szállított Ikarus autóbuszokat. Az alacsonypadlós autóbuszokba korszerű Cummins dízelmotorokat szereltek, mely a legszigorúbb környezetvédelmi normáknak is megfelel. A váz fényezését és a részegységek beszerelését a BKV végzi, a szolgáltató az akkumulátorokat, a gumiabroncsokat, a jegykezelőket és a kamerarendszert biztosítja. A szerződés eredetileg 3 autóbuszra szólt, de további 15 autóbusz került legyártásra a BKK által biztosított forrásokból.^{[2][3]}

A járművek jelenleg az alábbi viszonylatokon teljesítenek szolgálatot:

Buszjáratok

8, 110, 112

A kedvező tapasztalatok nyomán a BKV újra tendert írt ki,^[4] 10 db (+opcionálisan további 40 db) busz legyártására, így újabb kocsik érkehetnek a BKV-hoz PKD konstrukcióban, de már új néven (Modulo M108d).

A műszaki tartalom számottevően nem változott az újabb daraboknál, a motor már teljesíti az Euro 6-os emissziós normát, az utastér némi áttervezésen esett át.^[5]

Források

~ N° 52 m Ft + AFA

FŐTI KÖZÖS ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL
Hatósági és Ügyfélszolgálati O.

2015 DEC 16

320-251

2015 DEC 17

320/2015
Képviselet



Gyártási adatok

Gyártó Ikarus-BKV

Típus szóló

Utaspármeterek

Szállítható 69+1 fő

személyek száma

Méreték

Hosszúság 12 700 mm

Szélesség 2550 mm

Magasság 3050 mm

Tengelytáv

A-B 6 455 mm

Tömeg 10 650 kg

Legnagyobb 18 750 kg

össztömeg

Tengelynyomás

A tengely 7250 kg

B tengely 11 500 kg

Műszaki adatok

▲ becsuk

Motor CUMMINS ISL8,9

E5 280B

Összlökettérfogat 8 849 cm³

Teljesítmény	209 kW (284 LE) 2100 f/perc kW
Max. forgatónyomaték	1055 Nm 1100-1700 f/perc Nm
Sebességváltó	ALLISON T325R hidraulikus 6+1 fokozatú automata sebességváltó integrált retarderrel

1. http://totalcar.hu/magazin/hirek/2014/12/23/buszgyar_nelkul_marad_szeles_gabor/
2. *Új autóbuszokat vásárol a BKV* (<http://www.bkk.hu/2013/10/uj-autobuszokat-vasarol-a-bkv/>). bkk.hu, 2013. október 25. (Hozzáférés: 2014. szeptember 25.)
3. *Újabb 15 magyar Ikarus áll forgalomba Budapesten* (<http://www.bkk.hu/2014/07/ujabb-15-magyar-ikarus-all-forgalomba-budapest/>). bkk.hu, 2014. július 3. (Hozzáférés: 2014. szeptember 25.)
4. <http://www.busexpo.hu/hirek/36-ujabb-pkd-buszokra-irt-ki-tendert-a-bkv>
5. http://omnibusz.blog.hu/2015/06/24/ez_a_busz_megmentheti_a_magyar_buszgyartast

A lap eredeti címe: „https://hu.wikipedia.org/w/index.php?title=Ikarus_V127&oldid=16970495”

Kategória: Ikarus

-
- A lap utolsó módosítása: 2015. december 14., 18:35
 - A lap szövege Creative Commons Nevezd meg! – Így add tovább! 3.0 licenc alatt van; egyes esetekben más módon is felhasználható. Részletekért lásd a felhasználási feltételeket.