

COACH EURO TEST 2021

MELYIKET VÁLASSZAM?

BLED, A TELEPÜLÉST KÖRÜLÖLELŐ HEGYEK ÉS A TÓ EGYÉRTELMŰEN SZLOVÉNIA TURISTAPARADICSOMA. JOBB HELYSZÍNT NEM IS TALÁLHATTUNK VOLNA AZ INTERNATIONAL BUS & COACH OF THE YEAR KOMOLY VERSENYÉNEK – ÉS EGYÜTTAL AZ AUTÓBUSZ ÜNNEPÉNEK.



Egyértelműek a szabályok: egyik évben a közösségi közlekedési, a másikban pedig a távolsági buszok tesztjére kerül mindig sor. Az idei rendezvényére már a Rolling Tons színeiben érkeztem, ahol mindjárt az elején a zsűri egyhangú döntéssel élően is megerősítette teljes jogú tagságunkat. A turistabuszok megmérettetésén négy gyártó vehetett részt az elmúlt két évben piacra lépő járműveikkel. Mi a zsűri záróülésén a pontozólapokat összesítettük, s megvan a végeredmény. A győztes nevét azonban egyelőre nem árulhatjuk el, de annyit talán igen, hogy nem várt eredmény született. Majd októberben, a Busworld kiállítás kapcsán tudhatja meg a nagyközönség, hogy a NEOPLAN, a Setra, a VDL vagy a Volvo Buses márka képviselője veheti át a presztízsértékű díjat. Szlovéniába költöztek tehát a buszvilág jeles európai képviselői pár napra, szlovén kollégáink, a Transport & Logistica képviselői vezényelték le a programsorozatát. Az első napon a megszokott menetrend szerint megtörtént az előzetes adatfelvétel, az erre specializálódott csapat elvégezte azokat a járműdinamikai

méréseket, amelyek alapadatként szolgálták az értékeléshez. Majd a második nap reggelén összegyűltünk egy előadóteremben s minden járműgyártó képviselője kapott kétszer 15 percet, hogy bemutassa az innovációkat, elmondja, miért is gondolják úgy, hogy ez a jármű lenne a zsűri legjobb választása a 2022-es International Coach of the Year díjra. A prezentációk mellett tehát a jármű melletti közvetlen bemutatási lehetőséggel is éltek az előadók. De az első szó a vendéglátóké, illetve a szponzoroké volt: Revija Transport & Logistica, DKV, Goodyear, ZF, Busworld. Nélkülük nem jöhetett volna létre a rendezvény, köszönjük! Irány a végtelen országút – két nap, két különböző országrész várt minket. Előbb Maribor felé indultunk, hol az autópályán, hol a régi úton mentünk. Majd másnap Koper mellett még a tengert is láthattuk egy pillanatra. Hegyek serpentinekkel, kis települések szűk utcái és százas tempójú autópálya – ez mind olyan terep, ahol minden távolsági busznak hely kell állnia. A felsorakozott buszok mind újak vagy legálábbis megújultak, s az utóbbi két évben

kerültek a piacra. Egy kivétellel olyan járművekkel találkoztunk, amelyek a korábbi azonos nevű modellek továbbfejlesztett változatai. A Volvo Buses terméke kiemelkedett a sorból, hiszen a gyártó eddig még nem épített saját, felépítményezett emeletes buszt – csak ilyen alvázak szerepeltek a kínálatában. A tesztprotokoll egy átfogó értékelést tűzött ki célul, amelyben a járműdinamikai tulajdonságok, a műszaki paraméterek objektív módon is összehasonlíthatók. Ám a vezetés érzete vagy az utastér atmoszférája sokszor szubjektív tényező is. Így jártunk például a digitális tükörrel. Én nagy pártolója vagyok, de akadt olyan, aki gyűlölte. A zsűri tagjainak egy kisebb része jogosítvány hiányában nem vezet, ám nekik is jut feladat, ők az utasok szemszögéből figyelik az adottságokat. A végső értékelésnél aztán rendkívül nehéz helyzetbe kerültünk, súlyos viták után, de kialakult az egyértelmű sorrend. Az alábbiakban járművenként, ábécérendbe sorolva tekintem át a magam és kollégáim vezetési, utazási tapasztalatait, néhány objektív információval kiegészítve.



olyan felsőkategóriás érzést, látványt adott, mint maga a jármű külső megjelenése, egyedi formája. A menetdinamika pazar, a hossza ellenére meglepően jó manőverezőképeségekkal rendelkezik. A nyomtécávkiváltónak köszönhetően a sebességváltások egyáltalán nem érződnek, s a szerkezetbe integrált combos retarder mellett az üzemi féket szinte használni sem kell. A tükrök, pontosabban a képernyők elhelyezése egy új helyzetet teremtenek, és ebben egységes volt a három digitális tükűrű jármű. Nekem nem zavaró, hogy azokat nem az A oszlopok takarásába szerelték fel. Mindkét oldalon a vezetőhöz közelebb kerültek, így csak a szélvédőből vesznek el minimális kilátási teret. Ezt bőven kompenzálja, hogy alig kell oldalra fordítani a fejet a tájékozódáshoz. Kritikus helyen nagyobb figyelem és tapasztalat kell, s ilyenkor kiegészítő kamera is segíthet. A 80 kilométer/óra eléréséhez mindössze 21 másodperc kellett, ez még a fürge Setra idejénél is 5 másodperccel kevesebb, és az automatikus váltó kiválóságát is bizonyítja. A 365 ezer eurós ára tartalmaz egy 33 ezres tételt, amit a Platin kiadás miatt kell megfizetni.

NEOPLAN CITYLINER C PLATIN

Éppen idén 50 éves az összetéveszthetetlen megjelenésű magaspadlós, prémiumkategóriás turistabusz. A hatalmas, kettős üveg homlokfelület felső, döntött szegmensét már más gyártók is megirigyelték, és alkalmazzák is. Ez a megoldás jelentősen lefaragja a légellenállási tényezőt, a mostani ($c_d=0,31$) félelmetesen jó érték. A kerek születésnap adta a limitált szériás Platin változat kiadásának apropóját. Együttal azt is bizonyítani igyekszik, hogy még mindig elegáns, a kor sem fogott rajta és az innovatív, extravagáns megoldások vezérképviselője. A 2006-ban megjelent, ikonikus Starliner örökségét viszi tovább, kívülről most csak a digitális tükrök kameráinak jelenléte mutatja az előrelépést. A nagyobb változást a motortérben egy ultramodern hajtáslánc adja, dinamikus, gazdaságos, biztonságos működést garantálva. A 12,4 literes MAN-motorhoz most kapcsolódik először, itt mutatkozik be a ZF vadonatúj EcoLife CoachLine automatikus váltója. Ez teljesen új a piacon, és annak ellenére, hogy „csak” hatfokozatú, világbajnok megoldás. A 13 méteres, háromtengelyes busz volánja mögött és utasként is kellemes csendben utaztunk, még a hátsó üléseken is. Rendkívül jó a kilátás, csak ne süssön szembe a nap... A műszerfal, meg egyáltalán az egész vezetőtér kialakítása éppen

TECHNIKAI ADATOK

Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	12 990/2550/3720
Fordulókör átmérője (mm):	22 494
Tengelytáv (mm):	6200+1470
Első/hátsó túlnyúlás (mm):	2920/2400
Utassülések száma:	42+1
Csomagtér térfogata (m ³):	10,3
Motor típusa:	MAN D2676 LOH
Összlökettérfogat (cm ³):	12 419
Legnagyobb teljesítmény (kW/LE):	346/470
Legnagyobb nyomaték (Nm):	2300
Sebességváltó:	ZF EcoLife CoachLine, 6 fokozatú automatikus
Megengedett össztömeg (kg):	26 400
Gyorsulás álló helyzetből	
20/40/60/80/100 km/h sebességre (s):	3,6/8,6/16,3/20,8/47,8
Fékút 80–0 km/h között (m):	36,2
Belső zajszint közepén/hátul (dB(A)):	69,0/70,3
Ár (euró):	365 000





SETRA S 511 HD

A magaspadlós kompakt klubbusz a Daimler-konzernhez tartozó prémium buszgyártó kipróbált, hosszú idő óta a forgalomban is bizonyító, kiváló terméke. Még 1955-re vezethető vissza a konstrukció kialakulása és 2014-ben debütált a most bemutatott jármű elődje. Egyébként pedig az idén ünnepli a gyártó 70. születésnapját. Ennyi év tapasztalata önmagában tiszteletre méltó. A prémiumkategóriás jármű legújabb verziója inkább csak egy erős ráncfelvarrás, külsőségeiben szinte alig látszik, de a Mercedes-hátszéllel megtámogatott IT-megoldások miatt így is erős versenyző. A Setra család legrövidebb, alig 10,5 méteres tagja szinte eltörpült a 13-14 méteres monstrumok mellett. Ám nem minden alkalmazásra kell a sok férőhely, és a piaci visszajelzések is egyértelműen igazolják létjogosultságát. A ComfortClass-vásárlók 10 százaléka választotta ezt a konstrukciót 2019-ben, amely maximum 38-43 utasnak nyújt kényelmes, biztonságos utazási élményt. Az akár WC-vel is felszerelhető busz tesztelt példánya hátsó ajtós kivitelű, ilyenkor a nagyobb utaskapacitás mellett a



rákódótér is nagyobb. Ám a 34 ülés mellett nem kellett semmilyen kompromisszumot kötni. A szellős utastér hatalmas lábtérrel párosul. A jármű felé közelítve rögtön feltűnik a jellegzetes Setra-imázs, a fekete szín csak ráerősít az eleganciára. Az utastérbe belépve sem csalódunk, a vezető környezete tágas, logikus felépítésű, az utastérben az ülések, a kiegészítő berendezések is azt sugallják, nem átlagos buszban utazunk. A buszvezető támogatása már azelőtt megkezdődik, hogy a járműbe lépne. A multifunkciós indítókulcs egy kommunikációs eszköz is. A kormány mögött ülve minden kézre áll, pillanatok alatt akklimatizálódok a kezelőszerkezetekhez. Kicsi, de erős, mit erős – olyan, mint egy lórúgás. Ez persze a relatív kis méret és tömeg, valamint a nagy teljesítményű motor mellett nem meglepő. Az egyik legdinamikusabb jármű volt, s a kis tengelytáv mellett a manőverezés sem okozott gondot. De talán pont emiatt, többen is észrevettük, hogy kóválygott a sávban, folyamatos korrekció igényelve. A gyorsulási versenyen csak azért csúszott minimális hátránnyal a második helyre, mert az automatizált váltóból ennyi hozható ki. Tényszerűen a legzajosabb busznak bizonyult, és ezt nem csak a műszerek mutatták, hanem a fülünk is igazolta. Azonban rendkívül fejlett biztonsági és segédrendszereket kínál, ebben valóban tetten érhető a kiválóság jele – a márka mottójához illően.

TECHNIKAI ADATOK

Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	10 465/2550/3770
Fordulókör átmérője (mm):	23 780
Tengelytáv (mm):	5005
Első/hátsó túlnyúlás (mm):	2265/3195
Utassülékek száma:	34+1
Csomagtér térfogata (m ³):	8
Motor típusa:	Mercedes-Benz OM 470
Összlökettérfogat (cm ³):	10 710
Legnagyobb teljesítmény (kW/LE):	290/394
Legnagyobb nyomaték (Nm):	1900
Sebességváltó:	MB Go 250, 8 fokozatú automatizált
Megengedett össztömeg (kg):	19 000
Gyorsulás álló helyzetből	
20/40/60/80/100 km/h sebességre (s):	4,1/11,2/16,1/25,1/36,1
Fékút 80–0 km/h között (m):	33,0
Belső zajszint közepén/hátul (dB(A)):	73,4/74,4
Ár (euró):	190 000



VDL FUTURA FDD2-141

Négy éve már láttuk, az akkor bemutatkozó vadonatúj emeletes buszt, azóta a Futura mérce ebben a szegmensben. Érdekes a kategória, mert bár pizszokul drága – közel fél millió euró egy ilyen busz –, ám a nagyobb utaskapacitás kiemelten fontos szempont sok üzemeltetőnek. Például pont egy ilyen bledi környezetben, ahol a parkolóhelyek száma korlátozott, és sem az infrastruktúra, sem a környezet nem bír el több járművet. Nem csupán a prémiumkategóriában jelentenek ezek az emeletesek alternatívát, de számos olyan piac van, ahol a közösségi közlekedési használat is számba jöhet. Már az idén ez a részesedés akár a 30-40 százalékot is elérheti. Ha az adott ország szabályai ezt megengedik, akár 4 méternél magasabb kivitelben is gyártható, hogy az emeleten is emelt fővel mozoghassanak az utasok. A Volvo is kínálja 4,25 méteresként az új emeletesét. A 14,145 méteres busz háromtengelyes, minden részletében jól átgondolt megoldásokkal teli, és a lehető legkevesebb kompromisszummal alkották meg. A jelen járműnél a hangsúly a gazdaságosságra és az utaskapacitás maximalizálására került. A 9,3 köbméteres csomagtér nagyon kell az akár 92 utas számára. A PACCAR-cégcsoport legújabb EURO VI-d minősítésű, 11 literes erőforrása dinamikus és tüzelőanyag-takarékos, legalábbis ezt ígérik a gyáriak. A ZF TraXon váltóját remekül összehangolták vele. Ám ez is „csak” egy automatizált szerkezet, a tengelykapcsoló szükségsszerű oldása a váltások között megszakítja a vonóerőt. Kritikus forgalmi szituációban ez bizony okozhat kellemetlen pillanatot. Ez az ideji teszt egyetlen járműve, amely digitális műszerfallal készült. A műszeregyeséget jól átgondolt képi megjelenítés jellemzi. Ráadásul első ránézésre „saját” fejlesztés, hiszen még mind a bajszkapcsolók, mind a

kormánykerék a kifutó DAF XF-ből származnak, nem az újból. A rögzítőfék az ülés bal oldalán mélyen lenn található. Nincs valami jó helyen, pedig nincs is nagy kezem, mégis szűknek, kényelmetlennek éreztem a kezelését. A kormányállítás dimenziói is szűkösek. A padlóhoz képest emelt pozícióban elhelyezett vezetőülésből meglepően jó a kilátás, nem kell előrehajolgatni, hogy például a jelzőlámpát megfigyelhessem. Ezt úgy érték el, hogy az emeletből egy éket kihásítottak, ami az emeleti első ülésorban jelent kisebb problémát a lábtérnél, ám az ottani kilátás talán megéri a minimális kényelmetlenséget. A digitális tükrök gyártója ugyanaz a cég, mint a Volvónál. De itt kicsit tovább gondolkodtak a funkcionalitáson, így a bal oldali alsó képen egy sárga vonal folyamatosan jelzi a jármű hátsó síkjának pozícióját. Nagy segítség! Mindenhol LED-technikájú világítás, minőségi anyagok, gondos részletkidolgozás jellemzi az utasteret is. A rákódótér rovására további két extra tüzelőanyag-tartály is specifikálható, s a mintegy 900 liter üzemanyaggal több mint háromezer kilométer tehető meg tankolás nélkül. Egyik kedvencem volt!

TECHNIKAI ADATOK

Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	14 143/2540/4000
Fordulókör átmérője (mm):	24 232
Tengelytáv (mm):	7255+1500
Első/hátsó túlnyúlás (mm):	2293/3105
Utassülékek száma:	74+1
Csomagtér térfogata (m ³):	9,3
Motor típusa:	PACCAR MX II
Összlökettérfogat (cm ³):	10 800
Legnagyobb teljesítmény (kW/LE):	330/450
Legnagyobb nyomaték (Nm):	2300
Sebességváltó:	ZF TraXon, 12 fokozatú automatizált
Megengedett össztömeg (kg):	27 000
Gyorsulás álló helyzetből	
20/40/60/80/100 km/h sebességre (s):	5,7/11,7/19,6/30,7/na.
Fékút 80–0 km/h között (m):	36,1
Belső zajszint közepén/hátul (dB(A)):	70,4/72,4
Ár (euró):	475 000



VOLVO 9700 DD

Ez volt az a jármű, amire a legnagyobb várakozással tekintettünk. Az egyetlen olyan konstrukció, ami teljesen új. Olyannyira, hogy eddig saját karosszériájú emeletes távolsági busz nem is szerepelt a Volvo Buses kínálatában. A svéd emeletes már első ránézésre is mintha szebb, különlegesebb lenne, mint a konkurencia járművei. Nem is kérdés, a tervezők nagyot alkottak. Elölről és hátulról is figyelve látszanak a Volvo családi vonásai, s ezzel immáron kiteljesedett a gyártó távolsági buszainak portfóliója. Annyi kiegészítéssel, hogy bevallottan mintegy 50 százalékban a közösségi közlekedésre is szemet vetettek, és az ülőhelyek számában akár a búvós százaz számot is produkálni tudják. Elvileg minden benne van, benne lehet, amit ma a buszgyártás csúcán ismerünk. Ez a Volvo teherautók technikai színvonalát is ismerve nem kevés biztonsági felszerelést sejtet. Általában onnan szívárognak át a kipróbált technológiák. Magasan van a léc, innen közelítünk. Skandináv dizájn, világszínvonalú hajtáslánc és biztonságtechnika terén elért vívmányok teljes kavalkádja. Gondoltuk. Aztán jött



TECHNIKAI ADATOK

Hosszúság/szélesség/magasság (mm):	13 990/2550/4000
Fordulókör átmérője (mm):	23 780
Tengelytáv (mm):	6260+1400
Első/hátsó túlnyúlás (mm):	2810/3430
Utassülések száma:	79+1
Csomagtér térfogata (m³):	8
Motor típusa:	Volvo DI1K
Összlökettérfogat (cm³):	10 800
Legnagyobb teljesítmény (kW/LE):	339/460
Legnagyobb nyomaték (Nm):	2200
Sebességváltó:	Volvo I-Shift, 12 fokozatú automatizált
Megengedett össztömeg (kg):	26 500
Gyorsulás álló helyzetből	
20/40/60/80/100 km/h sebességre (s):	6,8/15,7/24,2/34,9/50,5
Fékút 80–0 km/h között (m):	38,9
Belső zajszint középen/hátul (dB(A)):	65,5/69,3
Ár (euró):	490 000

a csalódás, az első hírek, miszerint a fékteszten a messze legrosszabb eredményt produkálta. Az eredmény talán nem a konstrukció hiányossága – legalábbis így gondoljuk –, hanem annak tudható be, hogy a tesztjármű már nincs a legjobb állapotban... És a gyorsítási feladatban is alulmaradt mindhárom versenytárral szemben. Az első merevtengely sem mondható korszerűnek. Viszont a hangszigetelés itt volt a legjobb. A kormány mögött ülve azonban egyértelműen retró érzések fogtak el – sajnos nem pozitív előjelűek. A műszeregyeség és a kezelőszervek a kilencezres család többi tagjához hasonlóan a közel tíz évvel ezelőtt leváltott FH teherautóból valók. A gombokat nélkülöző, hatalmas átmérőjű kormánykerék mögött a retarder pici karja úgy elbújik, hogy csak segítséggel találtam meg, és a kezelése sem volt kényelmes. Az emeleten középen vagy hat sornyi szakaszon egyszerűen nincs felső csomagtároló, a légkondicionáló részegységeit bújatták ide. Sötétnek és kissé barátságtalannak is gondoltuk ezt az utasteret. A legtöbb kritikát kapó busz természetesen egy remek szerkezet, jó volt vezetni, s minden igényt képes teljesíteni a maga módján. Csak ettől kicsit többet vártunk, s mi tagadás, a versenytársak néhány szempontból jobb képet festettek. Ehhez képest a 490 ezer eurós ára még fajlagosan is a legnagyobb. Mondjuk az is igaz, hogy alapvetően az amerikai piacot célozták meg, s Európában sok országban nem is lesz hivatalos értékesítés.

Boncsér Sándor