

Nemrégiben 3 darab emeletes autóbuszt készített az MJT Zrt. egy dániai megrendelő számára. Ez a megbízás sok tervezési-fejlesztési feladatot adott a debrecenieknek, lévén eddig kéttengelyes buszok gördültek ki a gyárkapun, ez a rendelés viszont háromtengelyes, nagyobb befogadóképességű buszokra szólt.

2009 őszén kapták az első rendelést a dán partnertől emeletes buszokra, és a 2010-ben leszállított első darabokat követően 2011-re már további 4 kéttengelyes és 3 háromtengelyes autóbuszra érkezett megrendelés az északi országból, minden bizonnyal nem véletlenül. Az üzemeltetők elégedettek, a sofőrök jó fordulékonyáguk miatt is különösen szeretik az MJT emeletes buszait, az utasok részéről szintén csak dicséretet kapott a magyar autóbusz.

Korábban is az MJT tervében volt, hogy a kínálatba felveszik a 3 tengelyes emeletes buszt, de ez az északról jött megrendelés felgyorsította az eseményeket. Egy sor műszaki problémát kellett megoldani. Ezek közül az egyik a lépcsőfeljárók elhelyezése volt. Egy másik a korábbiakban használtknál nagyobb lökettérfogatú és így nagyobb helyet is igénylő motor, valamint ennek speciális hűtőrendszerének begyömöszölése volt a hátsó lépcsőfeljáró alá. Nagyon milliméterezni kellett, hogy minden elférjen. A busz harmadik tengelye hidraulikusan kormányozott, itt is volt tennivaló, hiszen a beépített ZF Servocom RAS (Rear Axle Steering) rendszer, habár tehergépjárműben és buszban egyaránt használatos, de teherautós alkalmazása sokkal elterjedtebb, mivel ott van elég hely, nem jelent gondot a hátsó munkahenger elhelyezése. Annál több fejtörést okoz ez egy teljesen alacsonypadlós autóbusz esetében.

Végül is minden műszaki jellegű problémát sikerült megoldani, az autóbuszok már munkába is álltak. Szeptember végéig városnéző buszként teljesítenek szolgálatot Koppenhágában a City Sightseeing szervezet világméretű hálózatának részeként. Ezután a nyitott busz zárt buszá alakul, a hőszigetelt ponyva tökéletes védelmet nyújt még a zord északi viszonyok között is. Az eddigi gyakorlat szerint ősztől tavaszig iskolabuszként közlekednek. Aztán ponyva le, és jöhetnek ismét a turisták!

A Magyar Járműtechnikai Zrt.-t már joggal lehet emeletesbusz-specialistának nevezni. Magyarországon sincs másik gyártó, de külföldön is egyre kevesebben foglalkoznak ezzel a speciális szegmessel. Ez egyúttal azt is jelenti, nincs annyi konkurens, mint például a szóló buszok területén. Talán egyszer nálunk is rájönnek az emeletes buszok előnyére, és akkor testvér(ek)e)t kaphat az egyetlen itthon üzemelő busz.

Buszexport ▼ Debrecenből Dániába

MJT VÁROSI ÉS VÁROSKÖZI EMELETES AUTÓBUSZ-GYÁRTÁS

MJT CityMover 15 (JTDD51) városi és InterMover 15 (JTDD52) városközi forgalomra



Az InterMover 15 (JTDD52) városközi forgalomra

Senki nem lehet próféta saját hazájában – ezt a szólást mintha csak a debreceni Magyar Járműtechnikai Zrt.-ről találták volna ki. A civisváros autóbuszgyártójának tevékenységét, úgy tűnik, külföldön övezi nagyobb elismerés. Míg határainkon túl több mint 70, hazánkban egyetlen buszuk üzemel.

Az MJT Zrt. készen áll, a mostani dán példából is kiderül, képesek megoldani bonyolult műszaki problémákat is. Tudomásunk-

ra jutott az is, hogy egy neves formatervező segítségével megújítják buszaik külső és belső arculatát is.

P. E.

Méreték és műszaki adatok:

Hosszúság: 13 700 mm • Szélesség: 2500 mm • Magasság: 4000 mm • Tengelytávolság: 5900+1700 mm • Tülnyúlás elöl: 2700 mm • Tülnyúlás hátul: 3400 mm • Padlómagasság: 350 mm • Belépési magasság: 320 mm • Állómagasság alul: 1820 mm • Állómagasság felül: 1720 mm • Menetkész tömeg: 15 000–15 500 kg • Legnagyobb össztömeg: 24 000–26 000 kg • Ülőhelyek száma: 96–100 • Összes utaslétszám: 120–160 • Maximális megengedett sebesség: 90 km/óra • Motor: MAN D 2066 LOH 26 – soros, négyütemű, turbófeltöltős, közvetlen befecskendezésű dízelmotor intercoolerrel, álló helyzetben beépítve • Lökettérfogat: 10 518 cm³ • Hengerek száma: 6 • Furat x löket: 120x155 mm • Sűrítési arány: 17:1 • Maximális teljesítmény: 320 lóerő (1900 ford./percnél) • Maximális forgatónyomaték: 1600 Nm (1000–1400 percnél fordulat között) • Emissziós szint: EEV • Váltó: ZF Ecolife 6 AP 1700 B – 6 fokozatú, automata, elektrohidraulikusan vezérelt, bolygóműves sebességváltó beépített hidraulikus retarderrel • Első tengely: ZF RL75EC – független felfüggesztés, légrugózással, hidraulikus lengéscsillapítókkal, teherbírás 7500 kg • Hajtott tengely: ZF AV132/87 – portáltengely légrugózással, hidraulikus lengéscsillapítókkal, teherbírás: 13 000 kg • Harmadik tengely: ZF RL75EC/NLA – független

felfüggesztés, légrugózással, hidraulikus lengéscsillapítókkal, teherbírás: 7500 kg • Kormánymű: ZF Servocom 8098 – beépített hidraulikus szervóval • Fékrendszer: kétkörös, pneumatikus fékrendszer – ABS, ASR, hűtött, automata utánállítású tárcsafékek mindegyik tengelyen • Üzemanyagtartály: első tengely mögött jobb oldalon, 330 literes • Karosszéria: négyszög szelvényű zárt idomacél profilokból hegesztett vázszerkezet, horganyzott acéllemez oldalburkolattal, első és hátsó panelek üvegszál erősített poliészter elemekből, hő- és hangszigetelés, akrilalapú festés, üregvédelem, az alsó karosszériarészek külön korrózióvédelemmel, színezett biztonsági oldalüvegek, elektro-pneumatikusan működtetett kétszárnyú utasajtók • Belső részes: alsó szinten végig alacsonypadlós, impregnált rétegelt lemezből kialakított padlózat csúszásmentes PVC burkolattal, a vezetőülős légrugós, fejtámaszos és hárompontos biztonsági övvel ellátott, városi/elővárosi kivitelű, kárpitozott utasülések • Fűtés, szellőzés: statikus fűtés az oldalfalak mentén elhelyezett konvektorokkal, mindkét szinten klímarendszer, az egyes utasülésekhez egyedileg állítható befűvőkkel • Alapfelszereltség: ECAS térdeplőfunkcióval, kamerás figyelőrendszer – a felső szinten és a hátsó ajtóhoz, színes információs kijelző a műszerfalán, rámpa és rögzítősín keresek székhez