

Június 1-én érdekes sajtótájékoztatóra hívtak meg bennünket. A rendezvény helyszíne az egykori Ikarus-gyár egyik üzemegysége volt. A meglehetősen lehangoló látványt nyújtó gyártelep eme eldugott garázsában azonban már egy jó ideje meglepően nagy munka zajlik. A 2006-ban a csődbe ment Ganz Transelektro Közlekedési Zrt. tulajdonosi jogait átvevő Ganz-Skoda Electric Zrt., (cseh-magyar vegyes vállalat) ugyanis a trolibusz-gyártásra specializálta magát. Méghozzá nem is eredménytelenül, hiszen tavaly először a lettországi Rigával kötöttek megállapodást, így a közeljövőben a Ganz-Skoda szállítja majd a trolikat a balti fővárosba. Ugyancsak tavaly a magyar főváros is tíz új trolibuszt rendelt a cégtől, és legvégül idén, februárban a vevők közé Debrecen városa is bejelentkezett. Nos, június 1-én erről, valamint a cég által gyártott TROLLINO nevű

Mátyásföldi trolis Budapestén



Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes a trolis makettjével

közlekedési eszközről tartott sajtótájékoztatót az érintettek. Az esemény helyszíne, pedig a cseh-magyar cég első számú otthona – a második Baján talál-

ható –, a mátyásföldi Ikarus-gyár említett üzemegysége volt. Ez az a műhely, ahol a Budapestén hamarosan látható trolibuszok összeszerelése zajlik majd. A

járművenként 78 millió forintos befektetésre pedig a megrendelők – a főváros és a BKV szakemberei – is kíváncsiak voltak. Június 1-én ennek megfelelően a Ganz-Skoda képviselőiben Zdenek Mayer vezérigazgató és Szabó András, a holding egyik magyar vezetője, illetve Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes és Donáth Zoltán a BKV beruházási és közbeszerzési vezérigazgató-helyettese tájékoztatta a TROLLINOK működéséről, illetve üzembe helyezésének üteméről az érdeklődőket. Elhangzott többek között, hogy a főváros által megrendelt tíz új trolibusz augusztustól állna majd forgalomban. Addigra valószínűleg minden rejtett hiba kiderül – a Combinók példájából kiindulva –, hisz az első öt jármű már júniusban, a maradék öt pedig júliusban kezdi meg a próbajáratát.

A TROLLINOK tipikus belvárosi közlekedési eszközöknek ké-

szültek. Egyrészt kicsik (26 ülő, 66 álló és egy mozgássérült férőhellyel rendelkeznek), másrészt fürgék, harmadrészt műszakilag is úgy alakították ki őket, hogy az összes centrumban fellelhető problémához – építkezés, útlezárás, baleset vagy vezetékszakadás – alkalmazkodni tudjanak. A Mátyásföldön összeszerelt trolibuszok ugyanis egy saját akkumulátorral rendelkeznek, és amennyiben a felső vezetéken keresztül megszűnik az áramszolgáltatás, ezt a saját energiaforrást igénybe véve még 2-3 kilométert el tudnak közlekedni. Az új „magyar” csoda emellett számos utasbarát újdonsággal is szolgál: többek között a fényvisszaverő, színezett ablaküveggel, a vandálbiztos ülésekkel, az elektronikus utastájékoztató rendszerrel, és az alacsony padlózattal, melynek valószínűleg az idősebb utasok és a kismamák fognak leginkább örülni. (T)

Az ipari elektronika hihetetlen fejlődése jól lemérhető, ha szemügyre vesszük, hogy mit rejt egy ilyen új trolibusz belülről. Ha a vezető megnyomja a „gázpedált”, a 600 voltos egyenáramú trolivezetékről megindul az áram, s háromfázisúvá transzformálódva kezdi hajtani fokozatmentesen a meghajtómotort. A főmotor egy kis olajszivattyút is meghajt, s ennek segédereje biztosítja, hogy könnyedén lehessen forgatni a trolis kormánykereket.

Megállás közben az áram iránya megfordul. A fékpedál mozgásának felső szakasza az úgynevezett villamosféket hozza működésbe. A főmotor ilyenkor nem hajtja, hanem fékezi a kerekeket, s egyúttal a visszavett energiát beküldi a trolivezetékbe. Ez a villamosfék a nagytestű jármű teljes megállását biztosítani tudja, s a levegős fék csak akkor kezd működni, ha a vezető a fékpedált szinte teljesen lenyomja. (Érdekes trolibetegség, hogy a fékrendszer gyakorta elrozsdásodik, mivel általában nem használják azokat.)

Magyar tervezésű és gyártású trolis közlekednek Róma belvárosában. A legbelső útszakaszon nincsenek felsővezetékek, ott a járművek úgynevezett akumulátoros üzemmódban mennek. A jármű testé-

be nagy teljesítményű Ni-Mh (nikkel-metálhibrid) akkumulátor-csomagokat építettek, amelyek képesek külső erőforrás nélkül több kilométeren át hajtani a nehéz buszokat. Fékezéskor az energia visszatáplálása itt természetesen az akkumulátorokba történik, az elfogyasztott energia pedig nagyjából annyi, amennyit a gördülési ellenállás felemészt.

Ezeket a folyamatokat a trolis hátsó részében épített nagy teljesítményű központi számítógép irányítja. Ez még arra is ügyel, hogy ha fékezés közben, visszatáplálási üzemmódban rövidzárlat keletkezik a trolivezetékben (mert pl. a két csupasz kábel valami miatt összeér), akkor a számítógépes vezérlés a megtermelt áramot a felsővezeték helyett egy testes ellenállásba vezeti, s így megóvjaa a trolis hajtómotorját és a vezérlést a leégéstől. A központi komputer egyébként folyamatosan rögzít minden fontos adatot, tehát ha például baleset történik, akkor az adatokból megállapítható, hogy a vezető mit csinált a baleset megelőzően. Útközésnél, vagy bármilyen rendkívüli eseménynél működésbe

Egy új trolis – belülről

lép az úgynevezett „fekete doboz”, ami rögzít minden adatot.

A számítógép felügyeli egyébként a Ni-Mh akkumulátorokat is. Ezek ugyanis eléggé furcsa jószágok. Cellánként sorbakötteve biztosítják a szükséges áramot, ám ha valamelyik cella például túlmelegszik, akkor a teljesítménye csökkenni kezd, s miután a teljesítménye csökkenni kezd, az egész láncba kötvé biztosítják az energiát, az egész akkumulátor-pakett teljesítménye lecsökken. Ekkor a komputer (közkeletű kifejezéssel) törli az akku-csomag memóriáját, s ettől a beteg cella egyből meggyógyul. (Ez különben ugyanígy van a civil életben használatos Ni-Mh ceruza-akkumulátoroknál, ahol a drágább töltőbe már be van építve a memóriatörles – ettől újra teljes értékűvé válik az akkumulátor.)

Tömegközlekedési járműveknél egyébként most jön divatba Amerikában az úgynevezett hibrid-hajtás, ahol

az akkumulátorok és a villamos motor mellett egy dízelmotor is működik – ennek az a feladata, hogy pótolja a jármű mozgása során elvesztett energiát (nem lehet ugyanis visszanyerni a surlódás, a gördülés és a légellenállás miatti veszteséget). Ennek üzemeltetése fantasztikusan olcsó, egyetlen apró probléma, hogy az ilyen járművek elkészítése egyelőre rendkívül költséges. (Felvételünkön Csikvári András, a Ganz-Skoda termelési igazgatója a trolis központi számítógépe előtt.)

Ferenci Zoltán



ÁZSIA ÁRUHÁZ

az Őrs Vezér tere közelében a Cédrus Piac I. emeletén





Nyitva: H-P: 9-19, Szo: 8-15

Ruhaneműk, cipők, ágyneműk, ajándékok olcsón, folyamatosan bővülő választékkal!

MAMI MÓDI

Kismamaruhák nagy választékban a készítőnél, termelői áron

www.mamimodi.hu
XVI. Kőszirt u. 6. • Tel: 403 04 90

XVI. ker. Sasfalvi sét. 14.

Tel: 403-0000
06 20 234-0499

Nyitvatartás:
H-P: 12-18-ig
Szo: 10-13-ig

Anikó

Esküvői Ruhaszalon

www.anikoszalon.fw.hu

Menyasszonyi és koszorúslány ruhák, szmokingok kölcsönzése és kiegészítők széles választéka