Bus magasinet

Nr. 03 maj 2018

+

Bliv associeret medlem eller sponsor af Danske Busvognmænd

Ny forsikrings-aftale på plads

Ny rejseplan, nyt marked?

FOKUS
MOBILITET PÅ TVÆRS

Medlemsblad for Danske Busvognmænd

Busmessen 2018
"Alle taler om vejret, men ingen gør noget ved det"

Det Storm P'ske citat er ikke helt rigtigt i forbindelse med årets Busmessen 2018, for arrangørerne gjorde, hvad de kunne. Ekstra stormsikring af teltet samt ekstra varmekapacitet gjorde underværker i det store udstillingstelt, men det er svært at varme en udendørsmesse op. Busmagasinet var en tur rundt på messen for at tage temperaturen på udstillernes oplevelser, og vi bringer her et lille udpluk af reaktionerne.

Af: Mikael Friis **Foto:** Mikael Friis

Rehabiler A/S med afdelinger i Vejle, Odense og Nærum var med på Busmessen for at sætte fokus på de gode muligheder, der er for handicapbefordring i personbiler.
"Vi bruger f.eks. ombyggede Citroen Berlingo, Peugeot Partner eller VW Caddy/Maxi som platform," fortæller salgskonsulent Ole Kæmpe (til venstre).
"Med en ombygget personbil med kørestolsrampe er der plads til en kørestolsbruger og 3-4 siddende passagerer og dermed kan transporten både blive nemmere, billigere og mere fleksibel," fastslår Ole Kæmpe.
Han ser frem til næste års indendørs busmesse i Herning.

MCH (Messecenter Herning) stod som teknisk arrangør af årets busmesse. Projektleder Nikolaj Jørgensen var naturligvis ked af vejret, men synes alligevel, det lykkedes at skabe gode rammer omkring de indendørs stande.

"Da vi så vejrudsigten, fik vi hurtigt arrangeret stormsikring og varme i teltet. Undervejs fik vi skabt ekstra varmekapacitet," siger han.

Der var i alt 46 udstillere tilmeldt hhv. indendørs i det 700 m2 store telt og på de godt 2.000 m2 udendørsareal.

"Vi er glade for opbakningen til messen, der blev den hidtil største i forbindelse med Danske Busvognmænds årsmøde. Næste år rykker vi indendørs i Herning, hvor vi er på hjemmebane, så det skal nok blive rigtig godt," fastslår Nikolaj Jørgensen.

Han glæder sig over den 4-årige aftale, som MCH har indgået med Danske Busvognmænd om at stå som teknisk arrangør af Busmessen.

Salgsdirektør Erik Holm fra Fiat Professional ærgrede sig over timingen ved årets Busmesse, for han nåede netop ikke at få en stribe nye Fiat minibusser med på messen. I stedet måtte han nøjes med at vise en Ducato fra det nuværende produktprogram.

De nye Fiat minibusser baseres også på Ducato-serien, men får plads til hhv. 13 og 17 personer. Erik Holm lover, at de nye Fiat minibusser kommer på det danske marked i løbet af et par måneder til rigtig skarpe priser.

Fortsætter på næste side >

Det tunge bussegment var bl.a. repræsenteret på Busmessen af Scania Danmark, der havde valgt at medbringe en Scania Irizar I6S. Det svenske busmærke stillede i stærkeste opstilling med (fra venstre) markedsdirektør Erik Rolvung, Key Account Manager Dan Schroeder og teknisk chef Steffen Laursen.

"Vi har haft en del besøgende i vores demobus. Det er en opdateret udgave af den velkendte I6-model med nye designelementer og forfinet teknik," fortalte Dan Schroeder.

"Vi har allerede solgt og leveret én i Danmark i 3,7 meter høj, 3-akslet version, og vi har en mere på vej til levering som 3,5 meter høj, 2-akslet liftbus," fortsætter han.

Scania Irizar I6S viste sig på Busmessen også som en bus, der er skræddersyet til det danske klima, for det kraftige oliefyr sørgede for at holde en dejlig temperatur i hele kabinen, hvilket mange af de besøgende i bussen satte stor pris på.

Der var god søgning til café-området i Busmessens telt. Her kunne både udstillere og besøgende nyde lidt at spise og drikke og samtidig få en sludder om de mange produkter og serviceydelser, som blev præsenteret på Busmessen. MCH havde ansvaret for driften, og der var pænt gang i flowet af varme og kolde drikke over disken.

BUSSER til salg

Vi tilbyder til omgående levering:

MB Sprintere til salg

516 med lift 19 pass. Årg. fra 2011-2016.
Helt nye busser på lager.

Kontakt

pp busselskab A/S

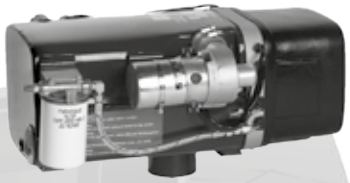
Haris Bahtijarevic
Birkegårdsvej 32 - 8361 Hasselager
+4521216877 - haris@pp-bus.dk

Vi kan ikke redde verden !!

men vi kan hjælpe dig

SPARE BRÆNDSTOF...

.. med Stroco oliefyr - designet til
at levere optimale resultater til dine busser



Stroco oliefyr:

- Kører på diesel, biodiesel, RME og ethanol
- Miljøvenlig: lavt udslip.
- Kan udstyres til elektrisk natdrift
- Nemt-at-bruge test udstyr
- Dag-til-dag levering
- Gratis teknisk support
- Produceret i Danmark gennem 40 år
- Leveres i hele Europa

stroco
- leverer varmen

Stroco ApS - Viborgvej 50 - DK-8450 Hammel
Tlf. 8696 1066 - Fax 8696 9647
Email info@stroco.dk - www.stroco.dk

"Efter få timer glemmer man, at bussen faktisk er 14 meter lang og 4 meter høj."

"Dobbeltdækkernes Rolls Royce" er meget støjsvag – også i bagtøjet.

Imponerende flagskib

For otte måneder siden skrev vi om introduktionen af Setras nye S 531 DT dobbeltdækker. Nu har vi haft lejlighed til at prøvekøre det nye Setra-flagskib, og det blev en på alle måder imponerende oplevelse.

Af: Mikael Friis **Foto:** Mikael Friis, Setra

Vi har ikke kunnet fået verificeret, om Setra opfatter en sammenligning af sig selv som busproducent med Rolls Royce som bilproducent som en kompliment. Men vi er sikre på, at de fleste busvognmænd og -chauffører nikker anerkendende til påstanden om, at Setras topmodeller inden for dobbeltdækkere er for rejsebusbranchen, hvad Rolls Royce's topmodeller er i luksusbilsegmentet.

Prisen for en serieproduceret S 531 DT lander i omegnen af DKK 4 mio. + moms, men de to busser, som blev stillet til rådighed for prøvekørslen, var selve prototyperne fra introduktionen sidste efterår i Stuttgart, og de repræsenterede derfor en langt større værdi for Setra.

Det var derfor med både ærefrygt og svedige håndflader, at Busmagasinets udsendte styrede de nye S 531 DT'ere ud i trafikken på de allerførste prøvekørsler for det danske marked. Det skete på nogenlunde samme tidspunkt, som Danske Busvognmænd afholdt sit årsmøde i Billund i noget, der vel bedst kan beskrives som en lille snestorm. Prøvekørslen blev dog afviklet i det skønneste vejr i og omkring den spanske storby Valencia. Så der var ingen grund til at frygte sneglatte veje og storm på de i alt 4 x ca. 1 times køreture, som vi fik mulighed for at deltage i – skiftevis bag rattet og som passager i hhv. stueetagen og på 1. sal.

Meget mere end et facelift

Den nye S 531 DT er konstrueret efter samme opskrift som forgængeren S 431 DT, dvs. med selvbærende karosseri i stålprofiler med uafhængigt forhjulsophæng og stiv træk- og efterløbsaksel, men ifølge Setra er der tale om meget mere end et facelift. Design, indretning, drivline og elektroniske hjælpesystemer er nyt, og det mærkes ved, at S 531 DT gør alting endnu bedre end forgængeren.

Prøvekørslen blev ikke afviklet som et videnskabeligt eksperiment med stopure og måleinstrumenter, men som en række køreture med ca. 20 forskellige europæiske busjournalister som hhv. chauffører og passagerer. Undervejs var der lejlighed til at diskutere de subjektive køreoplevelser, og der var bred enighed om, at det næppe kan gøres ret meget bedre med dagens teknologi. Støjniveau, affjedringskomfort og stabilitet er helt i top, som man kan forvente af en Rolls Royce. Eneste lille minus på den konto er – i teorien – at S 531 DT i hvert fald i introduktionsfasen "kun" leveres med 510 hk/2.500

Fortsætter på side 38 >

Setra dobbeltdækkere i Danmark

Som vi skrev ved introduktionen af Setra S 531 DT i september i fjor, udgør det danske marked for dobbeltdækkere skønsmæssigt 12-15 enheder om året. Setra er markedsleder med over 60 % af markedet, og skal man tro Evobus i Køge, bliver der ikke lavet om på det foreløbig.

"Den nye S 531 DT dobbeltdækker er blevet taget rigtig godt imod," siger salgskonsulent Claus Korsgaard fra Evo-Bus.

"Vi fik kun tildelt tre enheder af fabrikken i introduktionsfasen, men det kunne vi ikke nøjes med. Vi fik lidt flere og har allerede solgt dem, vi kan få bygget i år. Det er godt og vel en håndfuld, og vi forventer at levere den allerførste på danske plader til juli," tilføjer Claus Korsgaard.

"På et gennemsnitsår sælger vi 8-10 enheder. Vores konkurrenter er Neoplan, VDL og Van Hool, og de tager sig af resten. Med den nye S 531 DT vil vi helt sikkert holde fast i vores markedsandel," fastslår han.

Nm-versionen af Mercedes-Benz OM471-motoren, selv om den allerede nu leveres i en 530 hk/2.600 Nm-version i Mercedes-Benz' lastbilprogram.

De fleste af prøvekørslerne var henlagt til relativt flade ruter med kun få passagerer og beskeden bagagemængde, så det var kun ved acceleration på motorvejstilkørsler, at motorkraften kunne vurderes. Og den føles rigelig selv med de 510 hk, så mon ikke de sidste 20 hk op til de 530 hk kun har akademisk interesse?

Endnu en lille overraskelse er dog også, at motoren kun leveres i kombination med Mercedes-Benz' 8-trins GO 250-8 PowerShift gearkasse. En 12-trins udgave var måske mere forventeligt i sådan en topmodel, og ved meget krævende kørsel i kuperede områder med max. totalvægt kunne den måske også have sin berettigelse. De 8 trin er dog fint til at leve med!

Det mest avancerede sikkerhedsudstyr

Medvirkende til den meget positive køreoplevelse er også en udbredt tryghedsfølelse takket være den faste, men alligevel komfortable affjedring, beskedne krængning og store sporsikkerhed. Også bevidstheden om, at S 531 DT er udstyret med det mest avancerede elektroniske sikkerhedsudstyr på markedet, holder pulsen nede – selv da myldretiden så småt sætter ind i Valencia og omegn. Efter få kilometer glemmer man, at bussen faktisk er 14 meter lang og 4 meter høj.

Familieskabet med det øvrige Setra produktprogram er tydeligt, og dobbeltdækkerkunder kan vælge mellem ComfortClass eller TopClass instrumentborde. Dog var begge busserne ved prøvekørslerne fra TopClass-serien, så det var ikke muligt at lave en direkte sammenligning "ned" til Comfort Class.

På instrumentbordene er kontakter og greb organiseret logisk og fungerer fint, selv om de utrolig mange funktioner, der kan styres fra førerpladsen, medfører et væld af ens kontakter. Kun symbolerne er forskellige, så selv om det måske vil se mere rodet ud, vil forskellige typer af kontakter og greb kunne gøre det nemmere at føle sig frem pr. intuition – i stedet for at skulle tage blikket af vejen og kigge på kontakternes symboler.

Den nye dobbeltdækker byder på et overflødighedshorn af elektroniske hjælpesystemer. Blandt de vigtigste er det nye Active Brake Assist 4 (ABA4), som blev demonstreret på lukket bane af Setras egne testchauffører og nogle modige medarbejdere, der fungerede som figuranter. Der opstod heldigvis ikke episoder i trafikken, hvor systemerne greb ind bortset fra afstandsradaren, der stille og roligt tilpasser hastigheden til langsommere forankørende.

Setra opgiver luftmodstandskoefficienten til 0,35 takket være det nye design med mere aerodynamiske for- og baghjørner. Tallet kan ikke eftervises i trafikken, da der ikke blev udført brændstofmålinger, men den meget beskedne vindstøj selv ved motorvejshastighed kunne tyde på, at der er noget om snakken. Og apropos støjniveau, så beviste Setra endnu engang, at de kan det dér med støjsvage – ja næsten lydløse – bagtøjer. Ikke en eneste generende lyd kom der – hverken ved acceleration, gearskift eller marchfart.

Konklusionen på prøvekørslen er ikke overraskende, at Setra S 531 DT fuldt ud lever op til de høje forventninger. Den kan, hvad den skal ... og mere til. Så uanset om Setra ka' li' det eller ej, er betegnelsen "Dobbeltdækkernes Rolls Royce" stadig et passende kælenavn.

Bevidstheden om, at S 531 DT er udstyret med det mest avancerede elektroniske sikkerhedsudstyr på markedet, holder pulsen nede – selv da myldretiden så småt sætter ind i Valencia og omegn.

Verdenspremiere på ny MAN bybusgeneration:

Ny Lion's City introduceret på MAN BusDays

MAN's nye bybus-generation er nyudviklet helt fra bunden og kombinerer en helt ny motorserie og en række tekniske forbedringer i et helt nyt busdesign. Resultatet er lavere driftsomkostninger, bedre komfort og sikkerhed samt et moderne design.

Af: Mikael Friis **Foto:** Mikael Friis, MAN

Der er ikke meget gammel vin på nye flasker over den nye MAN Lion's City. Både indhold og indpakning er spritnyt, så MAN står med et endnu stærkere kort end den hidtidige bybus-serie, der så dagens lys i sin oprindelige version for 18 år siden.

Størst interesse i den nye Lion's City tiltrækker den nye hybrid-drivline sig nok. En helt ny 6-cyl. 9-liters D1556 LOH-motor med hybridteknologi driver det nye værk. Motoren vil fra starten kunne leveres som traditionel diesel i Euro 6d-version udelukkende ved hjælp af SCR-teknologi suppleret med MAN's EfficientHybrid-funktion, der leverer ekstra startkraft til igangsætning med opsparet bremseenergi fra en række ultra-kapacitorer på taget. Motorydelserne varierer fra 280 over 330 til 360 hk, og motoren er placeret lodret i bageste venstre hjørne af bussen i et motorkabinet, der går fra gulv til loft. Denne placering "koster" et par siddepladser, men frigiver til gengæld ekstra gulvplads.

"Mild hybrid"

Kernen i hybridsystemet er en kombineret starter og generator, der konverterer mekanisk energi til strøm under bremsning. Den genvundne energi opbevares i såkaldte UltraCaps på bussens tag, hvilket er en både lettere og mere kompakt løsning i forhold til et traditionelt bly- eller Li-Ion-batteri med tilsvarende kapacitet. Ved igangsætning sendes strømmen retur til generatoren, der er integreret i svinghjulet. Dermed omdannes den til en el-motor, der igen overfører energien til krumtappen.

Systemet gør det muligt at udruste D15-motoren med stop-/start-funktion ved stilstand ved stoppestedet eller ved rødt lys, hvor motoren lynhurtigt genstartes og understøttes af en boostfunktion under den efterfølgende acceleration. Det er et såkaldt "mild hybrid" system, hvor el-motoren fungerer som et supplement til dieselmotoren. Hverken generatoren eller UltraCaps har kapacitet til helt at erstatte dieselmotoren og drive bussen fuld-elektrisk. MAN angiver el-motorens bidrag ved igangsætning til 580 Nm med fuldt opladede UltraCaps. Til sammenligning yder D15-dieselmotoren maksimalt op til 1.600 Nm, og den potentielle brændstofbesparelse angives til 16 % i forhold til ren dieseldrift.

Den nye D15-motor kan kombineres med 6-trins ZF Ecolife Step3 eller 4-trins Voith DIWA6 automatgearkasser, hvor førstnævnte er klart mest velegnet til allround bykørsel, mens sidstnævnte især er velegnet til intensiv bytrafik i centrum ved lavere gennemsnitshastigheder.

Moderne, let og indbydende design

Udefra signalerer den nye Lion's City umiskendeligt MAN, men den er samtidig moderne, let og indbydende i sit design. Glasarealerne er blevet større, og den helt lige underkant af sideruderne på den nuværende model har nu fået et markant svaj ved både for- og baghjul.

Designet har en række iøjnefaldende funktioner, herunder nye LED-lygter for og bag med kørelys som standard. Strømforbruget er markant lavere, og levetiden på op til 10.000 driftstimer er markant længere til gavn for driftsomkostningerne. Forlygternes nær- og fjernlys opgives til at være mindst 50 % mere effektive end halogenlygterne på forgængeren. Det sorte frontpanel med kromlister signalerer også typisk MAN og følger samme designlinje som MAN's Lion's Coach rejse- og turistbusser.

Den nye Lion's City opgives som 12,2-meterbus i 2-akslet udgave til mere end 1.100 kg lavere egenvægt end forgængeren. Heraf kan ca. halvdelen tilskrives D15-motoren i forhold til den tidligere D20-motor – og den anden halvdel skyldes lettere karosseri, glas, sidepaneler mm. >

Nye sædebeslag med optimerede, hængende sæder og fastgørelse til sideskinner skaber ikke bare mere rummelighed – de gør også interiøret lettere at rengøre.

Under gulvet gemmer der sig uafhængigt forhjulsophæng og ny PCV-støddæmperteknologi som standard. PCV-støddæmpere (Premium Comfort Valve) kan tilpasses forskellige behov ved for- og bagaksel, så dæmperfunktionen kan indstilles til gavn for komforten. En del af vægtbesparelsen på selve karosseriet er opnået takket være en ny type motor- og sidepaneler uden separat ramme samt tyndere ruder og sidebeklædninger.

Passagererne får også glæde af nye, bredere døre fra MAN's egen dørportefølje. Der kan vælges mellem trykluftbetjente ud- eller indadsvingende døre samt elektrohydraulisk drevne indadsvingende døre.

Indenfor er der udviklet et lyst, venligt og rent design. Farverne kan sammensættes, så de understøtter forskellige funktioner. Samtidig skaber nye sædebeslag med optimerede, hængende sæder og fastgørelse til sideskinner ikke bare mere rummelighed – de gør også interiøret lettere at rengøre.

Ergonomi, komfort og sikkerhed for føreren

I den nye MAN Lion's City kan chaufføren glæde sig til en meget moderne og funktionel arbejdsplads. Hele førerpladsen er hævet i forhold til forgængeren, hvilket giver chaufføren markant bedre udsyn og overblik. Placering af kontakter og instrumenter er blevet gjort mere logisk, og det er desuden muligt at placere mange af kontakterne valgfrit, så flådeejere kan ensrette indretningen af arbejdspladsen på tværs af modelvalg.

Greb og kontakter er nu anbragt i tre forskellige zoner afhængigt af, hvor ofte chaufføren bruger dem. Justeringsmulighederne for førersæde og rat er yderligere forbedret, så chaufførerne kan finde sig endnu bedre til rette uanset højde og drøjde. Ved justering af rattet bevæger instrumentpanelet sig synkront med ratstammen.

Fra start leveres den nye Lion's City som 2-akslet 12,2-meter bus med 2+2+0 eller 2+2+2-dørkonfiguration samt 3-akslet 18,1-meter ledbus med 2+2+0 eller 2+2+2+2 dørkonfiguration. Mens den nye D15-motor produceres på MAN's enorme motorfabrik i Nürnberg, vil den nye Lion's City blive produceret på MAN-fabrikken i Starachowice i Polen med produktionsstart til august.

MAN Lion's City i Danmark

Den nuværende Lion's City har opnået en vis popularitet i Danmark. Senest har MAN leveret over 40 enheder som 18-meter ledbus med gasmotor til 5C i København, og Københavns Lufthavne har også indgået en 5-årig rammeaftale om udskiftning af hele sin busflåde til Lion's City. De første er allerede leveret, og mange af de følgende vil givet blive i den nye generation.

"Vi forventer os rigtig meget af den nye Lion's City her i Danmark," siger markedschef Steffen Feddersen fra MAN Last & Bus Danmark i Greve. "Vi kan se, at teknikerne har ramt helt rigtigt også til det danske marked. Vi er især begejstrede for brændstoføkonomi, miljøegenskaber og driftsomkostninger, og det er vi sikre på, at operatørerne også bliver," siger han.

"Det nye design er rigtig moderne og indbydende, og med det markant reducerede støjniveau samt den forbedrede komfort er vi sikre på, at den nye Lion's City også bliver populær blandt buschaufførerne og passagererne," tilføjer Steffen Feddersen.

Han forventer, at vi skal ind i 2019, før de første Lion's City ruller ud på de danske gader og stræder.

"Fabrikken starter selvfølgelig produktionen op med de mest populære versioner på de store markeder. Lidt senere kommer de 3-akslede versioner i 13,7 og 14,7 meters udførelse, og så har vi det perfekte produktudbud," fastslår han.