



KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁGOK BEMUTATÁSA SOROZATUNK 25. RÉSZÉ

A Gemenc Volán Zrt. járművei

ZÖLD-FEHÉR BUSZOK TOLNA MEGYÉBEN

Cikksorozatunk 25. részében a Gemenc Volán Zrt.-t és annak legérdekesebb járműveit mutatjuk be, ezúttal kicsit részletesebben kitérve a műszaki háttérre, hiszen most van folyamatban a buszpark karbantartásának átszervezése, modernizálása.

Tolna megye helyközi autóbusz-közlekedését tehát a Gemenc Volán Zrt. látja el, továbbá távolsági járatokat indítanak a következő városokba: Budapest, Harkány, Kaposvár, Kecskemét, Pécs, Szeged, Székesfehérvár, Siófok, Várpalota, Veszprém. (A felsorolás nem teljes körű.) Helyi közlekedési igényeket is kiszolgálják, ezek közül a legjelentősebb a megyeszékhelyen, Szekszárdon bonyolódik. Ott összesen 18 darab jármű szükségeltetik a feladatok ellátásához, így 11 darab vadonatúj Mercedes

Conecto II-es, 2 darab Mercedes Citaro, 1 darab Mercedes O 405GN2-es, 1 darab Rába Premier 291-es, valamint még 1 darab Ikarus 260-as és 2 darab 280-as. Helyi járatok ezenkívül még Dombóváron (4 darab autóbuszal), Pakson, Bonyhádon, Tamásiban, Dunaföldváron és Bátaszéken közlekednek, olykor a helyközi járatok besegítésével. Jelentős továbbá a szerződéses járatok közlekedtetése, a Paksi Atomerőmű dolgozóit például kizárólag a Gemenc Volán Zrt. zöld-fehér buszai juttatják el munkahelyükre, majd a műszak végeztével otthonukba. Az atomerőműnél külön buszállomás található, ez azonban nem a Volán kezelésében van, ellentétben a Szekszárdon, Dombóváron, Pakson, Dunaföldváron, valamint a Tamásiban, Gyöngyösön és Bonyhá-



3. Ikarus C56.22-es

4-5. Ikarus C56.32-es a középső ajtónál beépített rokkantlifttel



A GEMENC VOLÁN ZRT. BUSZFLOTTÁJA



2. Az épülő új szekszárdi műhely látványterve

1. A Gemenc Volán Zrt. zászlóshajója egy régebbi poszteren, Szálka falu közelében

don találhatók. Különjáratok indítását szintén vállalják, megkeresésre állnak az ügyfelek rendelkezésére. (1. kép)

A társaság 242 darab autóbusza jelenleg még két telephelyre tér be pihenni, javítani, de ez a felállás hamarosan meg fog szűnni. Jelentős fejlesztések mellett csak a szekszárdit tartják meg. A 60-as évekbeli, elavult szekszárdi műhely helyett most egy sokkal nagyobb, modernebb épület helyette, ahol központosítani lehet a teljes állomány javítását. (2. kép) Az új műhely alapterülete 2000 m², melyben 2x43 m hosszú diagnosztikai és futójavításokat szolgáló állás lesz, ez egyszerre körülbelül 6 darab busz javítását teszi lehetővé. Ezt követően egyéb létesítmények, mint a segédműhely, iroda, étkező következnek, majd újabb 3 darab 43 m hosszú állás. Ebből az egyik aknás, a másik kettő olyan kerékemelővel lesz ellátva, melyek 2 m magasra tudják emelni a kocsikat. Még egy pluszállás is épül majd, abban előkészíteni és fényezni lehet a folyamatosan korszerűsödő buszparkot. A régi műhelyt mindezek mellett megtartják, ahol karosszériamunkákat, gumiszerelest, valamint külsős javításokat végeznek a jövőben. Itt említeném meg, hogy külső ügyfelek részére műszaki vizsgaállomásként, tanúsítói szolgáltatással állnak rendelkezésre. Épül még egy új, egybefüggő, központosított raktár is, mely az eddigi különböző helyeken található raktárakat váltja majd fel.

Ikarusok

Az Ikarusok egyre fogyatkozó sorát két darab 250.68-as nyitja, mindkettőben Euro 1-es Rába D10 UTS155-ös motorok találhatók, melyek a ZF által gyártott S6-90U sebességváltókkal párosulnak.

A sor pedig a 256-osokkal folytatódik, elsőként a 256.22-es típusal. Ezekből 5 darabot számlálhatunk, motorjuk a DDC által gyártott S50-es (Euro 2), sebességváltóik ZF S6-120U jelűek. Gyakorlatilag ugyanebből a típusból C56.22-esként vizsgáztatva 20 darab fordul még elő a tolnai utakon, mind-egyikben DDC S50-es szív dobog. Azonban 8 darab Euro 2-es S6-120U (3. kép), további 8 darab S6-1600, újabb négy darab, de már Euro 3-as, szintén S6-1600-as ZF váltóval szerelt. C56.32-esből két darabot tartanak számon, ezekben is DDC S50-es szív dobog, ZF S6-120U váltóművel párosítva. (4., 5. kép)

A hagyományosabb formáknál maradván ismerjük meg a 256.42-eseket. Összesen 6

darab van belőlük, négyben a Rába Euro 1-es D10 UTS180-as motorja **(6. kép)**, kettőben pedig D10 UTSLL190-es található. **(7. kép)** C56.42-esből csupán 1 darabot vettek, ebben Euro 2-es DDC S50-es erőgép van, mint a legtöbb Classic kivitelű kocsiban. A rövidebb 256.44-esből három darab található a flottában, mindben 180 kW-os Rába D10-es motor található. Utóbbi négy változat közös jellemzője a ZF S6-120U típusú nyomaték váltó. Volt itt már mindenféle 256-os, azonban az igazi klasszikus még nem! Nos, itt van egy a 17 darab 256.50-es közül **(8. kép)**, melyekben egységesen Rába D10 UTS155-ös motorok dolgoznak, melléjük ZF S6-90U sebességváltókat kapcsoltak.

Városi forgalomban már csupán 3 darab Ikarus 260.06-osal utazhatunk, mindháromba eltérő teljesítményű motorokat szereltek, így tehát: Rába D10 UTS 133 (E0); 150 (E0); 155 (E1). Itt most a 133 kW-os motorral szerelt kocsit tekinthetjük meg. **(9. kép)** Helyközi forgalomban 21 darab 260.32-essel, továbbá 1 darab 260.39-essel utazhatunk. A .32-esekben háromféle motor található: ötben Rába D10 UTS150-es **(10. kép)**, tízennégyben UTS155-ös, kettőben pedig UTS180-as. Az egy szem .39-esben szintén 155 kW-os szív dobog.

Ikarus 266.25-ösökből 14 darab fut a megye útjain, a jó öreg laprugósok között eredeti motorral szereltekre is rá lehet bukanni, hiszen három darabban még Rába D2156 HM6U típusú van. Négy darabban a már megismert 150 kW-os, további hétben a kicsit erősebb 155 kW-os. **(11. kép)** Egységesek viszont a sebességváltók, mindben a ZF S6-90U-s lelhető fel.

A viszonylag kicsi csuklósállomány tagjai a városi 280.06-osok **(12. kép)** és a helyközi 280.17-esek. **(13. kép)** Mindkét típusból kettőt-kettőt üzemeltetnek, a helyiekben 155 kW-os, a helyköziekben 150 kW-os D10-esek dolgoznak. Egyetlenegy C80.30-asa is van a társaságnak, ebben Rába D10 UTSLL190-es motor (E2), ZF S6-120U sebességváltó, valamint Voith 120-as retarder található. **(14. kép)**

A 400-as típuscsalád kétféle kategóriában, azaz szólóban és csuklósban képviselteti magát. Ikarus 415.26-osból 13 darabot vettek **(15. kép)**, Ikarus 435.13C változattal csupán kettőt. **(16. kép)** Motorjaik és



6 7
8 9
10 11
12 13
14 15 16

6. Ikarus 256.42-es 180 kW-os Rába D10-es motorral Pakson 7. Ugyanez a típus Szekszárdon 190 kW-os D10-es szívvel 8. Ikarus 256.50-es 9. Ikarus 260.06-os 133 kW-os motorral, LED-es kijelzővel 10. Tartalékos Ikarus 260.32-es 11. Az igazi laprugós Ikarus 266.25-ös 12. Egyedileg dekorált 280.06-os 13. Pihenő 280.17-es 14. Az egyetlen C80.30-as 15. Ikarus 415.26-os 1994-ből 16. Erőmű-Paks szerződéses járatban az egyik Ikarus 435-ös



17 18
19 20
21 22
23

17. Mercedes motoros E94-es 18. Régebbi vonalvezetésű EAG 395-ös 19. Újabb vonalvezetésű E95-ös 20. Scania alapokra épített E95F típus Baján 21. Az egyik 396.27-es 22. A zászlóshajó 397-es napjainkban 23. Az egyetlen E98-as Budapesten, a Március 15. téren



24
25 26

24. Rába autómentő 25. Rába Premier 291 a szekszárdi Tescónál 26. Rába Contact 292 a szekszárdi autóbusz-állomáson



sebességváltóik tekintetében teljesen egységesek, mindegyikbe Rába D10 UTLL206-os erőforrások, valamint ZF 6S-85-ös váltók kerültek.

Ikarus EAG kocsik

Az Ikarus Egyedi Autóbuszgyár sokféle érdekes típusával találkozhatunk a Gemenc Volán színeiben, elsőként nézzük az E94F változatot (17. kép), melyből 6 darabot vettek. Ezek a 13,5 méter hosszú autók Rába alvázon futnak, de motorjaik Mercedes gyártmányúak, pontos típusuk OM 906 hLA (E3). Sebességváltóik egységesen ZF 6S-1600-asok.

395-től E95F-ig mindenféle kivittet találni az állományi listán, de kezdjük talán a legöregebbekkel. Eleinte 395-ös típusjelzéssel, Rába D10 UTLL206-os motorral, továbbá ZF S6-120U sebességváltóval szereztek be buszokat. Euro 1-es kivittelben 14-et (18. kép), majd Euro 2-es kivittelben még egyet, további négyet immáron E95-ös jelzéssel vásároltak (19. kép). A társaság számára épültek E95F kocsik is Scania alvárra, DC9-es motorokkal és GR801R sebességváltókkal. Két autóbusz Euro 2-es, egy Euro 3-as (20. kép). Két Cummins LTA10-es szívvel szerelt, 47 személyes 396.27-es gazdagítja a típuspalettát, melyek mechanikus váltója ZF S6-120U-s. Ezen buszok felszereltsége egy kicsit több, mint az eddigieké. A légkondicionáló alap, van még benne rádiós magnó, videó, italautomata, WC, ABS/ASR, továbbá Tempo 100-asok. (21. kép)

A cég egyetlen emeletes busza a Rába alváz 397 SHD típus, melynek oroszlán-szívét az MAN gyártotta D2866 LOH07-es jelzéssel, Euro 1-es kivittelben. (22. kép) A fedélzetén 55 személy foglalhat helyet, az alsó szinten lévő tárgyalóban további 6. A 396-osoknál felsorolt felszereltség itt is megvan, amiben egy kicsit több, az talán az „emeletes buszos érzés”.

Az E98 HD típusból csupán egyetlenegyét vásároltak, ebben is MAN szív dobog, de D2866 LOH23-as és Euro 2-es. (23. kép) Utasterében 47 személynek adatik meg a kényelmes utazás lehetősége, a 396-osok felszereltségét újfent nem szeretném ismételni.

További magyar gyártású járművek

Összesen 3 darab járművet szereztek be a Rába gyártól, a legöregebb egy 26.230-as autómentő. (24. kép) Ennél lényegesen fiatalabb az a két csuklós busz, melyek közül az egyik egy városi Premier 291-es (25. kép), a másik egy helyközi Contact 292-es. (26. kép) A városi kocsiban Voith 863.3-as automata, a helyköziben ZF S6-120U mechanikus váltó található, motorjaik viszont Rába D10 UTLL206-osok.



27. Credo EC11



28. Credo EC12



29. NABI 700SE

A Kravtex Credói közül összesen 14 darab kapott zöld-fehér köntöst, kettő EC11-es (27. kép), tizenkettő EC12-es. (28. kép) Az EC11-esekben Iveco F4AE0682C jelű Euro 3-as motor, továbbá ZF 6S-890-es váltó található. Az EC12-esek motorja Iveco F4AE3682E jelzésű, 10 darabé Euro 3-as, kettőé Euro 4-es. Az E3-asok váltója ZF 6S-1000BO, míg az Euro 4-eseké ZF 6S-1200BO típusú.

A NABI 700SE típusából összesen hatot vettek, mindbe Euro 3-as Scania DC9-es motorok, továbbá Scania GR801R mechanikus sebességváltók kerültek beépítésre. (29. kép)

Mercedések

Az O 345 Conecto (30. kép) típusból és annak csuklós, O 345G (31. kép) változatából összesen 17 darabot vettek az elmúlt években. Ezek közül 12 darab a szóló és 5 darab a csuklós kocsi. Mindegyikbe Euro 3-as OM 457 hLA jelű motort szereltek, a szólók sebességváltója mechanikus GO 210-es, a csuklósoké automata ZF 6HP592C. A Conecto II. (32. kép) típusból eddig 14 darab alacsonypadlós járművet vettek, mindegyik Euro 4-es OM 926 LA szívvel szerelt, váltójuk a ZF által gyártott automata 6HP502C.

A hirtelen ugrást a legmodernebb típusok irányából elmozdítandó, térjünk vissza az O 350 RHD Tourismóhoz. (33. kép) Ilyen luxusturistabuszból egyet szerzett be a Gemenc Volán, motorja OM 457 LA Euro 3-as, sebességváltója GO 190-es mechanikus. Fedélzetén 49+1 fő utazhat, felszereltsége nagyjából megegyezik az EAG 396-

osokkal, de itt már DVD is beépítésre került.

Használtak kerültek beszerzésre a következőkben felsorolásra kerülő járműtípusok,

az első egy olyan ritkaság a hazai utakon, mint a fehér holló. Az O 405N típusból egyet vettek (34. kép), míg az O 405GN2 csuklósból kettőt. (35. kép) Motorjaik



30 31
32
33

30. Mercedes Conecto O 345 szóló kivétel, viszonylag ritka hazai utakon

31. Mercedes Conecto O 345G szintén paksi szerződéses járatban, látszik is szép küllemén

32. Vadonatúj II. generációs Conectók

33. Az O 350 RHD Turismo jármű a budapesti Hősök terén fordul éppen



34. Igazi kuriózum! Mercedes O 405N Kajdacson

35. Ugyan-ez, csak csuklósban: O 405GN2





36 38
37 **36. Mercedes O 407 „kockabusz”**
37. A piros Citarók egyike, vannak
átfestett példányok is
38. Mercedes Intouro M, egyszerűen elegáns

tek. **(36. kép)** A motor ugyanaz, de a sebességváltó mechanikus GO 110-es.

A méltán híressé vált O 530 Citaro típusból összesen tizenkettőt vettek, tíz busz OM 906 hLA erőforrással (E2), továbbá ZF 5HP502C automata váltóval szerelt. Két busz OM 457 hLA motorral készült, egyik Euro 2-es **(37. kép)**, a másik Euro 3-as. Az előbbi sebességváltója ZF 5HP602C, míg utóbbi ugyanolyan, mint tíz társáé.

Két darab O 550-es busz az OM 457 hLA (E2) motorral, továbbá ZF 6S-85-ös váltó-

▶ Euro 2-es OM 447 hLA jelűek, sebességváltóik ZF 4HP500-as automaták. Ezek is amolyan „kockabuszok”, de az igazi mégis az O 407-es, melyből szintén kettőt vet-



39 42
40
41 43

39. Setra S 315UL
40. MAN SL 222
41. MAN SL 223
42. Scania Irizar 12.85
Intercentry
43. Volvo 7700A (B9LA)



A GEMENC VOLÁN ZRT. BUSZFLOTTÁJA

val szerelt, és egy darab Sprinter is gazdagítja az állományt.

A legújabbak közül még a 6 darab Intouro M típusú járművet kell megemlíteni, ezek már Euro 4-es kivitelűek, motorjaik OM 926 LA jelzésűek, sebességváltóik GO 110.6-os mechanikusak. **(38. kép)**

Egyéb külföldi márkák

A Mercedesek bemutatása ugyan már véget ért, de itt van még két Mercedes OM 447 hLA (Euro 2) motorral és ZF 6S-85-ös váltóval szerelt Setra S 315UL típusú autóbusz. **(39. kép)**

A német (török) kocsiknál elidőzve érdemes megismerni a két MAN SL autóbuszt, az egyik egy Euro 2-es SL 222-es városi **(40. kép)**, a másik egy Euro 3-as SL 223-as helyközi. **(41. kép)** Ami érdekes, hogy mindkettőben Voith 854.3-as automata váltót találhatunk. Az Opel cégtől egyetlen Movanót vásároltak, ez szükség esetén különjáratú igényeket teljesít.

Búcsúzóul egy kicsit kanyarodjunk a skandináv vidékre, ahol részben spanyol, részben lengyel buszokat ismerhetünk meg. Az első egy Scania Irizar 12.85 Intercentry típusú autóbusz, melyből összesen 5-öt vettek, természetesen Scania DC9-es (Euro 3) erőforrással és GR801R sebességváltóval. **(42. kép)**

A Volvo 7700A típusa sem ismeretlen már a hazai utakon, itt 5 darab Euro 4-es kocsit B9LA alvázon. Ezekben kivétel nélkül Euro 4-es D9B310-es motorok, továbbá ZF 6HP604C automata váltók találhatók. **(43. kép)**

Kép és szöveg: Fekete Árpád
(Kivételek: 1., 2. kép, forrás: Gemenc Volán Zrt.)





Come together



Opalin

A Temsa Opalin az egyetlen olyan közepes méretű busz, amely méreteihez képest összehasonlíthatatlan kényelmi szintet, csomagtartó teret és felszereltségi minőséget biztosít. A megújult Temsa Opalin új, magas színvonalú technológiai felszereltségével és minőségi alkatrészeivel új elvárásokat vezet be a közepes méretű buszok piacára. A 2005-ös kortijki buszvásáron a legjobb kényelmet biztosító közepes busznak járó díjat elnyerő Temsa Opalin továbbra is növeli a kényelmi és biztonsági tulajdonságait.

Safari HD

A Temsa Safari HD modellt az utasszállítási kapacitás maximalizálására és az ágazati ügyfelek legmagasabb szintű elvárásainak kielégítésére tervezték. Robusztussága és megbízhatósága tökéletesen használható távolsági autóbusként. A Temsa Safari HD harmonikusan ötvözi a stílust, biztonságot, teljesítményt és kényelmet, ezáltal „emlékezetes” utazást biztosít mind az utasoknak, mind a vezetőknek.

TEMSA

Bus & Coach Masters

