

Egy éve indult utasforgalomba az első „felújított” 2K szerelvény

Az eltelt egy év tapasztalatait próbáljuk meg értékelni a teljesség igénye nélkül. Nem a felújított, újjáépített, újgyártású vitát kívánjuk bolygatni, hanem a már utasforgalomban jelentkező pozitív és negatív jelenségeket összegezni.

Kocsiszekrény: A „felújítás”, mint megoldás melletti döntés meghatározta, hogy ez korszerű nem lehet, nem is lett. Egy sok évtizedes konstrukció ráncfelvarrott változata. A gyártás minőségéről, ma még nehéz véleményt formálni. Sajnos egy év után felületi rozsdák jelentkeztek, mindebből a kocsiszekrény egészének minőségére nehéz jelenleg még következtetéseket levonni. Megítélésünk szerint az üzemeltetőnek lenne érdeke egy korrekt, független vizsgálat e tekintetben, hiszen 10-15 év múlva az esetlegesen jelentkező jogi vitákat, és jelentős károkat ezzel lehetne megelőzni. A kocsiszekrény lemezborítása kissé hullámos, a fényezés mutatós, ám a minősége egyes részeken megkérdőjelezhető.

Utastér: Esztétikai megjelenése jó, ezeken csak az félrefűrt csavarok, szilikonnal gányolt burkolati elemek rontanak. A LED világítás megfelelő, ezen feltételezhetően az egyes kocsikban a segédüzem rendellenes működéséből adódó villogások rontanak. Az ülések esztétikailag és funkcionálisan is eddig jól teljesítettek. A szellőzés a nyári melegben elfogadhatatlanul gyenge volt, kritikán aluli, a gyártó a ventilátorok fordulatszámának növelését ígéri. Várhatóan a hőterhelés csökkeni fog a féken történő visszatáplálás alkalmazása után.

A zajszint nem hozza a korszerű metrószerelvényektől elvárható színvonalat, ennek a korszerűnek nem mondható forgóváz az egyik oka.

Pontatlanul beszabályozott ajtóknál rezonancia már egy év után előfordul. Az utastájékoztató rendszer korszerűnek tekinthető, sajnos még ma sem működik mindig hibamentesen. Előfordulnak lefagyások, indokolatlan hangerőváltozások.

A vésztelefon rendszer nem duplex működésű, ez hátrányos lehet egy havária esetén.

Vezetőfülke: Ergonómiailag sikeres konstrukció, klimatizált, kényelmes, jól állítható üléssel felszerelt. A vonat felügyeletét a vezérlőrendszer (Vityaz) jól

biztosítja, áttekinthető, az érintőképernyővel felhasználóbarát kezelést tesz lehetővé. A járművezetők kedvelik. A vonat vezetését lehetővé tevő vezérkontrollerek kezelését nehezíti, hogy szerelvényenként eltérő a beállításuk.

A kamera rendszer jól üzemel. A külső kamerákat védő ház beázik néhány járműnél.

Az utastájékoztató ellenőrzőrendszer (Szarmat) kezelése komplikáltabb, kevésbé felhasználóbarát.

LED fényszórók hatékonyak. A szerelvény minden világítóegysége LED kialakítású, korszerű .

Forgóváz: Robosztus kialakítású, feltehetően a régi keretpedésekkel nem kell számolni. Korszerűnek nem tekinthető, elsősorban acélrugós és tuskós fékes kialakítása okán. Zajossága nem felel meg a XXI. század követelményeinek. Remélhetőleg a vonal rekonstrukciója után egy jó minőségű pályán a zajszint csökkenni fog.

Meghibásodás a nyomkarima kenőkkel, illetve néhány forgócsapággal volt. Áramszedőpapucs kiékelődések előfordulnak, a rosszminőségű pálya lehetséges, mint előidéző ok.

A 60 000 km-ént esedékes emeléses karbantartás közel kétszeres gyakoriságú a mai korszerű szerelvényeknél megszokottak.

Hajtásrendszer: Hibátlanul működik, teljesítménye megfelelő. Kulturáltan képes mozgatni a szerelvényt. Az elpörgés- és csúszásvédelem megfelelően működik. Kis vonóerővel történő indítás esetén rezonancia jelentkezik a forgóvázaknál.

A féken történő energia visszatáplálás letiltásra került, ennek tudomásunk szerint a korszerűtlen infrastruktúra, tehát nem járműoldali oka van.

A kocsiszínből történő külső energiaforrás nélküli kiállítás letiltásra került. Ennek a segédüzem nem kellő teljesítményében valószínűsíthető az oka.

Pneumatikus rendszer: Megbízhatóan működött. Sem a légsűrítőknél, sem az elektropneumatikus fékrendszerrel említésre méltó meghibásodás nem jelentkezett. A légfékrendszerrel egy átváltószelep pontatlan működése egy-két esetben okozott leoldási problémát.

A vonat fékrendszere minden tekintetben hatásosan és megbízhatóan működik.

Ajtó rendszer: Ez bizonyult az eltelt év legkritikusabb alrendszerének. A jármű vonali meghibásodásainak zömét ezek a hibák tették ki, közöttük két-három esetben biztonságkritikus hibákat generálva. Elsősorban a visszajelentő rendszer meghibásodásai voltak számosak és rendszeresen visszatérők.

A meghibásodások legfőbb okozója egy kapcsoló, melyet a járművezetőknek kell használniuk, bizonyos körülmények között. A kapcsolókon már több esetben változtatott a gyártó fél, ennek következtében a meghibásodások száma jelentősen csökkent, de teljes mértékben még nem szűnt meg. Jelenleg is sok esetben gondot okoz a személyzetnek, illetve menetrendi eltérések forrása.

Az ajtók kulturáltan, utasbarát módon működnek, ugyanakkor működésük lassú, ezáltal a menetrendet nehezebben lehet tartani ezekkel a járművekkel, mint elődjeivel. A visszajelző rendszer konstrukciója megfelel a mai korszerű gyorsvasúti járművekben alkalmazottaknak, most már „csak” a megbízható működésüket kell megoldani.

Tűzvédelem: Az eltelt évben ilyen jellegű esemény nem történt, a konstrukció ilyen jellegű esemény bekövetkezését nem is valószínűsíti.

Összességében: A jármű a biztonságkritikus ajtóhibák kiköszörülése után biztonságosnak tekinthető, hajtásrendszere jó, fékrendszere hatékony és megbízható. Utaskomfort szintje alacsony, a gépi szellőztetése elfogadhatatlanul kis hatékonyságú. A kocsiszekrény korrózióvédelme és fényezése kétségeket ébreszt, feltétlenül célszerűnek tartanánk ennek korrekt, külső fél általi vizsgálatát.