



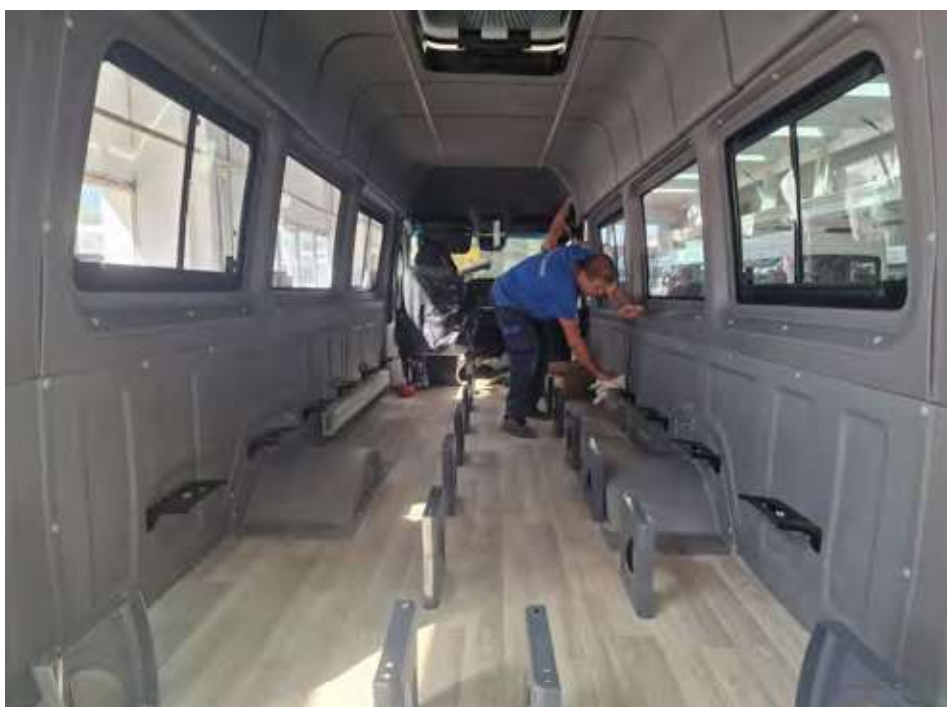
SPECIALISTI ZA MINIBUSE

Romunski proizvajalec minibusov je svojo pot začel leta 2007, danes pa sodi med večje evropske proizvajalce in ima v svoji ponudbi mini- in midibusov tudi električne različice tako v obliki mestnih kot turističnih modelov.

Tekst: **Boštjan Paušer** Foto: **Boštjan Paušer**



Vozila v proizvodno halo zapeljejo kot klasični furgon dostavniki, nato se začne predelava.



Po vgradnji oken so na vrsti izolacija, napeljave in notranje obloge, sledijo prtljažne police ter sedeži, preden sledi končno testiranje.

Družinsko podjetje Aveuro International iz mesta Campina ni tipičen proizvajalec vozil, saj so svojo pot začeli kot regionalni avtobusni prevoznik, pri tem pa so zaznavali, da trg minibusov ne ponuja izdelkov, kot bi jih potrebovali za svoje opravljanje prevozov. To je pripeljalo do odločitve, da se lotijo lastnih predelav, ki so jih sprva opravljali le za lastne potrebe, kasneje pa se je iz tega razvil resen posel, ki je danes že krepko prenesel prevozniški del podjetja.

Iz njihove proizvodne hale dnevno zapeljejo trije do štirje minibusi, v načrtu za prihodnje leto pa imajo širitev proizvodnih kapacitet s

popolnoma novo proizvodno halo. Zanimivo je, da še vedno, kljub veliki širitvi proizvodnje, večina vozil ostane na domačem trgu – delež izvoza namreč znaša le okoli ene tretjine.

VEČINOMA PREDELAVE FURGONOV

Glavnino njihove proizvodnje predstavljajo predelave furgonov, ki temeljijo na tovornih različicah dostavnikov Ford Transit in Mercedes Sprinter. Le manjši del pa odpade na midibuse – te izdelujejo na šasiji Iveco Dailya, pri čemer na golo šasijo z motorjem in armaturno ploščo namestijo lastno nadgradnjo.

Sprehod skozi proizvodno halo pokaže relativno preprost postopek predelave – po rezanju odprtih v bočne stene sledi vgradnja stekel, lesenega nosilnega poda, ter izolacije sten in strehe. S tem je notranjost pripravljena za vgradnjo talnih in stenskih oblog, električnih napeljav, montažo konvektorskih radiatorjev ter strešne klimatske naprave, potniških sedežev in prtljažnih polic z razsvetljavo potniškega prostora. Na koncu sledi le še povezovanje elektronskih komponent in testiranje delovanja.

Nekoliko več dela je pri vozilih, pri katerih se namesto klasičnih bočnih drsnih vrat vgradijo



Iz proizvodne hale podjetja Aveuro vsak dan zapeljejo trije do štirje minibusi, za prihodnje leto pa imajo načrtovano širitev proizvodnih kapacitet z izgradnjo nove hale.

avtobusna vrata, tam so namreč že potrebna dodatna karoserijska dela in lakiranje, podobno pa velja tudi v primerih, ko se vozilo podaljšuje ali v zadnjem delu, pri mestnih modelih, doda nizkopodni vstop.

TUDI ELEKTRIČNA PONUDBA

Aveuro je trenutno med redkimi proizvajalci, ki ponuja električno gnane minibuse s popolno tovarniško garancijo za osnovno vozilo. Te izdelujejo na modelih eTransit in eSprinter, pri čemer pa so morali sam postopek predelave, v primerjavi z dizelskimi vozili, povsem prilagoditi. Proizvajalci baznih vozil namreč ne dovolijo nikakršnih fizičnih posegov v podvozila, saj so tam vgrajeni baterijski sklopi. Namesto vijačenja in vrtanja, se zato notranja oprema na pod vgradi z uporabo speci-

alnih lepil. Postopek lepljenja je s seboj prinesel še dve prednosti – hitrost predelave se je povečala, zato lahko električni minibus izdelajo v času enega delovnega dne. Druga prednost, pa je povezana z večjim udobjem, saj lepljenje namesto vijačenja preprečuje vibracije notranje opreme in tako prihaja do manj hrupa v potniškem prostoru ter višjo raven kakovosti.

Ponudba električnih vozil vključuje tudi mestni midibus na šasiji Iveco eDaily, ki lahko sprejme do 45 oseb.

MESTNA IN ŠOLSKA IZVEDBA

Pred kratkim so ponudbo razširili z dodatnimi modeli, ki temeljijo na platformi Mercedes-Benz eSprinter. Mednje spadata različica za prevoz šolskih otrok s 16+1 sedeži (M2) in

sedemmetrska mestna različica (M3), ki obe nudita dostop tudi za invalidske vozičke. Ta vozila so opremljena z električnimi vrati, električno klančino in namenskim prostorom za potnike z omejeno mobilnostjo.

Dodatna oprema vključuje klimatsko napravo, ogrevanje, notranje in zunanje nadzorne kamere, polnilne priključke USB in zvočni sistem. Tako barvno shemo notranjosti kot tudi zunanjo barvo je mogoče prilagoditi specifičnim zahtevam strank.

Sedemmetrski električni minibus, zgrajen na originalni platformi kombija Mercedes eSprinter, je zasnovan tako za učinkovitost kot za dostopnost. Ponuja skupno kapaciteto 15 sedežev + 1 mesto za invalidski voziček, s prostorom za 10 stoječih potnikov. Ključne značilnosti dostopnosti vključujejo namensko mesto za potnike z omejeno mobilnostjo ter nizkopodni zadnji vhod za lažje vstopanje in izstopanje. Vozilo je opremljeno z električnimi sprednjimi in zadnjimi vrati.

POLNJENJE V POL URE

Mercedesov električni pogonski sklop pri teh modelih ostaja seveda nespremenjen, to pomeni elektromotor s 150 kilovati največje moči in 400 Nm navora, ki poganja drugo os, ter baterije z uporabno kapaciteto 81 kWh, kar zadostuje za do 350 kilometrov dosega brez vmesnega polnjenja – seveda je dejanski doseg močno odvisen od pogojev uporabe. V idealnih pogojih se baterije, s polnjenjem pri moči 115 kilovатов, lahko napolnijo v dobrih 30 minutah.

Cenovno se električni minibusi za šolske prevoze začnejo pri okoli 170 tisočakov, medtem ko je mestna izvedba z nizkopodnim vstopom zadaj, s ceno od 240 tisočakov dalje, občutno dražja. ■



V ponudbi so tako luksuzni turistični minibusi, kot izvedbe za mestni promet, tudi z nizkopodnim zadnjim delom.