

Magasinet Bus

Onsdag 12. februar 2025 - nummer 1-ekstra - 13. årgang

Fjernbus kørte fire ture - for 100 år siden

Læs mere side 4 - 11

Magasinet Bus var blandt de besøgende
på bus-messe i Rimini i Italien

Læs mere side 12 - 27

Rejselysten

At reise er at leve. Citatet findes i H.C. Andersens Mit Livs Eventyr fra 1855.

H.C. Andersen rejste meget i sit liv - og skrev om sine oplevelser og tanker under sine rejser.

I rejsebeskrivelsen "Skygebilleder" skriver H.C. Andersen blandt andet:

"O reise! Reise! Det er dog den lykkeligste Lod! Og derfor reise vi ogsaa Alle; Alt Reiser i det hele Univers! Selv den fattigste Mand eier Tankens vingede Hest, og bliver den svag og gammel, tager Døden ham dog med paa Reisen, den store Reise, vi alle reise. Bølgerne rulle fra Kyst til Kyst; Skyerne seile hen ad den store Himmel og Fuglen flyver med over Mark og Enge. Vi reise Alle, selv de Døde i deres stille Grave, flyve med Jorden rundt om Solen. Ja, "reise", det er en fix Idee hos det hele Univers, men vi Mennesker ere Børn, vi vil endogsaa lege "At rejse" midt under vores og Tingenes store naturlige Reise".

Med denne vinterferieudgave af Magasinet Bus kan man så fundere over, hvad H.C. Andersen ville have skrevet, hvis han havde været med den første fjernbus mellem København og Paris i 1925.

God læselyst med denne lille vinterferieudgave af Magasinet Bus.

Jesper Christensen, chefredaktør

Magasinet Bus bliver udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531

Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen

Redaktionen kan også kontaktes på email:
redaktionen@transportnyhederne.dk

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

Bygget til iskolde oplevelser.

En ny rejsesæson står for døren, og kun det bedste er godt nok. Med SETRA og Mercedes-Benz busser giver du din chauffør de bedste arbejdsforhold og de rejsende en uforglemmelig oplevelse i særklasse. Kan du ikke vente? Bare rolig. De første lagerbiler er allerede ankommet, og er klar til deres første rejse. Vi ses hos Hessel Bus i Køge



Klar til levering.

HESSEL BUS

Hessel Bus A/S | Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00



Fjernbussen Rollo i København der, hvor Strøget - Frederiksberggade - munder ud i Rådhuspladsen.

Fjernbus kørte fire ture for 100 år siden

Det første Bilrute til Paris, ja måske den første ud over landets grænser, kørte for 100 år siden. Ruten udgik fra København og var planlagt til at vare i fire dage. I bussen var der plads til 10 passagerer, som undervejs ville blive indkvarteret på første klasses hoteller

Af Rolf Brems

Ophavsmanden var vognmand Aage Østerlund født i 1890. Han kom fra en landmandsfamilie i Store Heddinge på Stevns. Som voksen flyttede han til København, hvor han fik et kørekort – og i en ung alder blev taxavognmand. Han var ferm på fingrene og havde forstand på mekanik, hvilket senere i livet gjorde ham til opfinder og endnu senere, det ældste medlem af DAFFO (Dansk Forening til Fremme af Opfindelser).

Han havde også gode talemåter og kombineret med det mekaniske talent, begyndte han hos en forhandler at sælge Ford biler.

Med kørekortet så han mulighederne i at rejse, og i 1924 begyndte han at arbejde på at få en bus, målet var var at arrangere busture til Paris.

”Strækningen fra København til Paris er Europas ”Strøg” og kommer til at gå igennem de smukkeste egne af Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig” udtalte Aage Østerlund til avisen København, da han luftede de første planer.

Busrejser

Sagen var måske også, at Paris var kendt som en livlig by, de brølende tyvere slog også igennem i Europa, men i Paris kaldte man dem for "années folles" (de skøre/gale år).

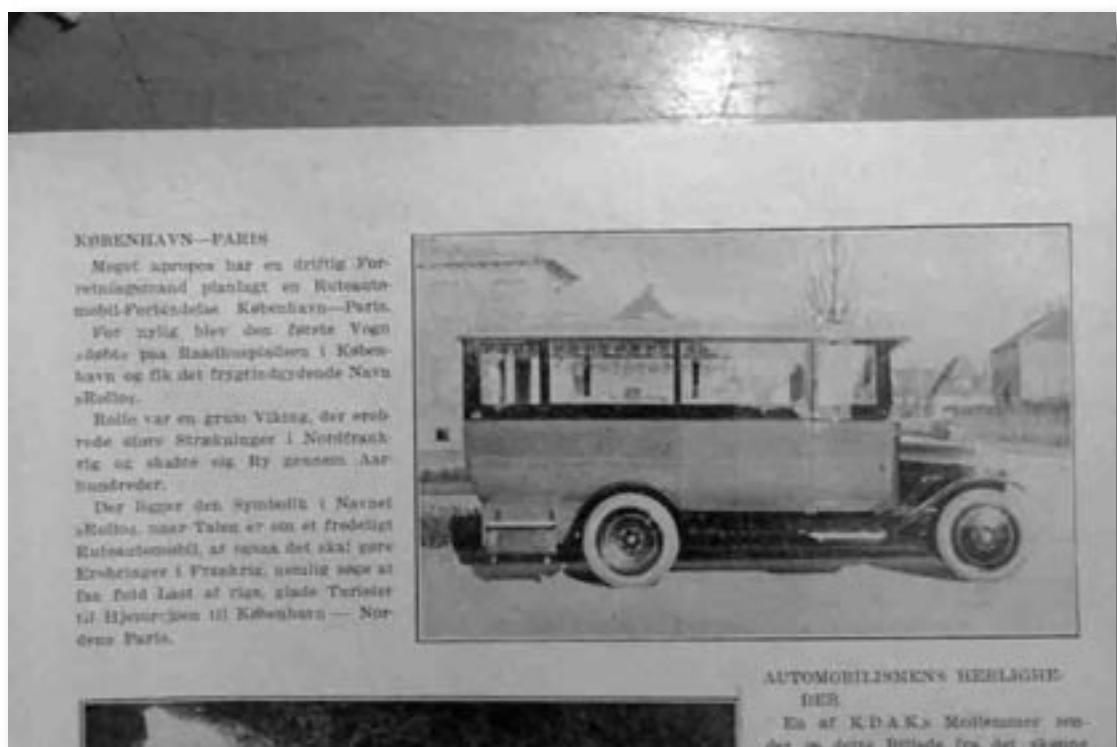
I marts 1925 skrev Nationaltidende om den "driftige forretningsmand, Direktør Østerlund", at bussen var under opbygning hos Brødrene Sørensen, Larsens Vognfabrikker i Smallegade. Vognes chassis var en "Yellow Cab", som var et verdenskendt amerikansk mærke på den tid. Motoren var på 13,8 hk, og karrosseriet blev bygget i aluminium, hvilket ikke var så almindeligt på den tid. Faktisk havde Aage Østerlund planer om to busser, som skiftevis skulle afgå fra København og Paris. Planen var ca. 20 afgang i løbet af en sommer.

Bussen var bygget til at medtage 18 passagerer, men på grund af den lange afstand og de fire dage, man havde planlagt at skulle bruge til at nå Paris, blev bussen ifølge avisen København "indrettet med al moderne komfort". Det betød også at sædeantallet kun blev til 10, men som til gengæld var magelige lænestole. Der ville være en tjener med på turen som ville tilbyde forskellige forfriskninger fra bussens isskab.

Hver passagerer måtte frit medtage 25 kg bagage.

"Forenede danske Motorejere lader udarbejde et smukt Rejsehæfte, så passageren altid kan være orienteret på Turen", skrev avisen København.

Aage Østerlund havde lavet en aftale med Bennetts Bureau, som stod for billetsalget. Bennetts Bureau, der havde kontor i Paris, havde truffet nogle aftaler med første classes hoteller inklusiv kost til de tre overnatninger formedelst



Busrejser

170 kroner. Selve billetten ville blive udbudt til 225 kroner - og skrev avisen "København" - at "i betragtning af, at det varer fire døgn, må det vist kaldes billigt at rejse gennem de nysnævnte lande for 395 kroner, eller 750 kroner tur-retur".

I 1925 tjente en faglært arbejder 1,79 kroner i timen.

Dåb og et vikingenavn

Inden den første rejse skulle bussen fremvises og døbes. Det skulle foregå på Rådhuspladsen i København. Efter dåben skulle den på en prøvetur til Nordsjælland og retur med indbudte gæster. Aage Østerlund må have brugt sine oratoriske evner til at sprede budskabet, for der var samlet en vældig menneskemængde lørdag anden maj, da køretøjet ankom klokken 12.

**Automobil-Ruten paa
Paris aabnet.**

I straalende Sol og under en Regn af Risengryn
startede „Rollo“ fra Raadhuspladsen i Morges.



Da „Rollo“ startede.

I Gaar Formiddags aabnedes Automobilerne paa Rådhuspladsen ved 8 $\frac{1}{2}$ -Tiden, da Starten
bibi-Ruten Kobenhavn-Paris, og mange fandt Sted. I sidste Øjeblik havde Ben-
Mennesker havde samlet sig paa Raadhuspladsen. I sidste Øjeblik havde Ben-
netts Rejsebureau faaet Anmodning om

Nationaltidende 17. maj 1925.

Busrejser

"Gudmoderen" var en dansk-norsk kvinde, Sara Nielsen Stevns, som havde taget København-Paris turen på cykel og udgivet bogen, "Nilles og min cykeltur til Paris".

Avisen København skrev:

"Fruen holdt på sit fornøjelige norsk-danske mål en smuk tale om det nye foretagende, og idet hun knuste en flaske champagne mod kølerproppen, gav hun vognen, der blev smykket med blomster og flag, navnet "Rollo".

Derefter gik det mod Nordsjælland. Med ombord fandt man pressens repræsentanter, en Kaptajn Rosencrone, et forfatterpar, fuldmægtig Fabricius fra Bennetts Bureau, digteren Anker Poulsen, ingeniør Hein fra Yellow Cab-fabrikken og endelig Proprietær Østerlund (sikkert Aage Østerlunds far).

Navnet Rollo var ikke tilfældigt valgt. Rollo var en grum og frygtindgydende viking, der erobrede store dele af Nordfrankrig og efterlod sig et ry hundredvis af år efter, skrev en avis.

Det var dog mere fredelige erobringer, Aage Østerlund havde i tankerne med Rollo. Han ville give danskerne mulighed for at opleve Paris og samtidig se en del af Europa. Han ville så også forsøge at lokke franskmændene til København - byen, som af nogen blev kaldt "Nordens Paris". Man kunne forestille sig at turen var temmelig strabadserende, og passagererne valgte toget hjem, derfor ville det være rentabelt at få franske passagerer med retur.

Afgangen var fuldt booket

Flere aviser skrev i begejstrede vendinger nogle dage inden afgang, at nu gik det løs. Men der var kun solgt seks ud af de ti billetter, hvoraf en passager kom fra Sverige og en anden fra Finland. De fire danskere var fabrikant Taarnby og frue, og en muremester Svendsen og frue. Men Bennetts Bureau mente, at de nok alle skulle blive solgt, og det holdt stik. Faktisk måtte et selskab på fem vente til næste tur.

Lørdag 16. maj 1925 klokken 08.30 gik det løs fra Rådhuspladsen i København. Under hurraråb og en regn af risengryn satte Rollo i gang besmykket med vimpler i dansk-franske farver på køleren. På turen havde Aage Østerlund en reservechauffør med. Det har formentlig været den samme person som tjeneren.

Frokosten indtoges på færgen mod Fyn, og eftermiddagsteen nød man i Faaborg inden, man nåede færgen mod Als. Flensborg var første stop, her indtoges middagen klokken 19.

Aage Østerlund må have revideret sin køretid på de planlagte og ovennævnte fire dage, for turen indebar nu fire overnatninger og ankomst til Paris den femte dag om aftenen.

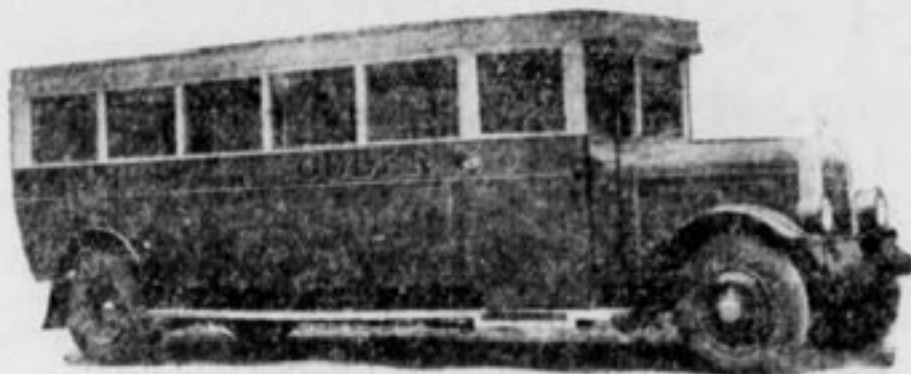
Næste stop var Bremen, derefter Utrecht, Lille, og sidste dag nåede man Bennetts Bureau i Rue Sceribe i byernes by.

Efter to dages ophold i "Seinestaden" satte Rollo atter kursen mod Danmark. Nu gik turen over Luxembourg, Köln, Hannover og Flensborg med ankomst til København onsdag 27. maj klokken 19 om aftenen. Turen var på 1.500 kilometer, så man tilbagelagde ca. 300 kilometer om dagen, hvilket også var Aage Østerlunds mål.

Allerede lørdag 30. maj gik det løs igen. Turen var udsolgt, hjemturen var dog præget af en lille forsinkelse, da man først nåede København ved midnatstid i stedet for klokken 19.

Den tredje tur var også udsolgt, "så successen er fastslået", skrev Nationaltidende. Med retur havde Rollo dog kun seks-syv passagerer og turen havde været meget regnfuld, "men vi sidder jo godt tørt indendørs i vognen", udtalte Direktør Aage Østerlund til Nationaltidende.

En ny Rutebils-Type.



Yellowcab'en, der skal løbe paa Aarhus—Odder-Ruten.

Skærtorsdag demonstreredes en ny Rutebils-Type, der skal køre paa Aarhus—Odder-Ruten. Bilen er en amerikansk Vogn, en Yellowcab, som er anskaffet af Brødrene Hedegaard, Aagade. Den nye Vogntypes Fordele er dens Rummelighed og dens ualmindelig store Axelaflængelse, der bevirker, at den ligger særlig godt paa Vejbanen. Vognen er forsynet med en 6-cylindret ventilløs Motor, som giver en næsten lydløs Gang. Den er indregistreret til 20 Personer.

Det smukke Karosseri er leveret af Fabrikant Frandsen, Sønderalle, som har gjort Rutebilkarosserier til Speciale. Frandsen har siden Januar leveret Karosseri til 9 Rutebiler og afleverede bl. a. i sidste Uge Vogne til

Ruterne Aalborg—Hals, Randers—Hobro, Hobro—Hvalpsund, Aarhus—Rønde—Ebeltoft og Randers—Ørsted. Virksomheden har efterhaanden taget et saa stort Opsving, at Lokalerne i Sønderalle er bleven for smaa, og Frandsen har derfor i disse Dage købt Ejendommen Vesterport 8, hvor der i Løbet af et Aarstil vil blive indrettet en moderne Karosserifabrik, som er i Stand til at modtage selv de største Vogn typer.

Ejerne af den nye Rutebil har ogsaa købt Passagerbilen »Rollo«, der sidste Sommer gik mellem København og Paris. Det er Meningen at arrangere en Række Turistture til Paris nu i Sæsonen med den rummelige Vogn, der er bygget specielt til dette Formaal.

Demokraten Aarhus - 1926.

Den fjerde tur var ikke udsolgt, og om der var planlagt en femte tur er uvist, eller at den måske blev aflyst. Men Aage Østerlund foretog ikke flere Pariserture i Rollo - uvist af hvilken grund.

BT skrev i forbindelse med salget af Rollo, at "der blev ingen rigtig gang i foretagendet" og Aarhus Stiftstidende skrev, at "arrangementet ikke klappede, på grund af fejl indenfor ledelsen", det vil sige. Aage Østerlund.

Rollo blev solgt til brødre i Aarhus

Rollo blev solgt til brødrene Hedegaard i Aagade i Århus. Og inden de overhovedet modtog bussen, fik den en gratis omtale - dog af en noget fornærmende karakter. Det var Middelfart Avis som skrev: "Der er snart ikke længere nogen grænse for Rutebilernes virkeområde. I dag overførtes således med Snoghøjfærgen en stor rutebil med påskriften Danmark-Frankrig. Den tilhører et Århus firma, der har etableret en rutebilforbindelse mellem denne by og Paris. Bilen udfører to ture frem og tilbage om måneden, og rejsen, der varer fem dage, koster 125 kroner".

Så vidt Middelfart Avis, men Brødrene Hedegaard havde også andre planer med bussen, som også skulle bruges til turistture til Fanø, Blokhus og Løkken.

Busrejser

"Men vor store triumf er Paris-turene, og undervejs ville man besøge krigsskuepladserne i Nordfrankrig", udtalte den ene af brødrene til Aarhus Stiftstidende og fortsatte:

"At udviklingen i vore dage i alt for høj grad er gået ud på at bringe de rejsende til vejs ende, rejsen har mistet poesien skær, som var den gammeldags diligences charme. Hvor kan man sidde som i sin egen dagligstue som er en rullende salon, og være vidne til hvorledes landskabet skifter".

Den fik ikke for lidt, og man må have lykkedes med at sælge billetterne, for på første tur var der otte passagerer med.

Knæk og bræk - og bræk

Rollo gennemgik nu et eftersyn og "oppudsning" inden første afgang, som var planlagt til søndag 25. april 1926. Det var også



Aarhus Stiftstidende - 26. maj 1926.

Busrejser

denne gang Bennetts Bureau, der stod for hotel og forplejning - og annoncerede, at en bustur kunne gøres 40 kroner billigere end med 2. klasses tog.

Med på turen var der en skribent, Hans Hartvig Seedorf Pedersen fra Aarhus Stiftstidende, hvis beretning fortæller om turens strabadser. De var nået til Paris, skrev han, "som kimbriske helte" i bedste vikingestil, da kun eet punkt var opfyldt i rejseplanen, og man havde mistet en dag som dog blev kompenseret i Paris.

"Men var man ikke vant til at rejse, lurede farerne for en Viking, den tyske øl, det belgiske toldvæsen, og Frankrigs drue", skrev han højstemt. De rejsende fik så tre dage i Paris.

Nu skulle truppen hjem. Den indfandt sig på Bennetts kontor i Rue Scribe, og Paris havde ændret på Normannernes gamle stormhuer med klædestykker af frankisk snit.

På vej nordover tabte de et baghjul. "Det sker jo i de bedste familier" skrev Hans Hartvig, "da vi tabte det andet, blev vi betænkelige og da det tredje slog smut efter vognen - mens passagererne blandedes som til en Rasle-L'Hombre, sagde vi tak for kosten. Til alt held havde man en reserveaksel med på turen, og man fik Rollo bragt på hjulene igen".

Næste slag blev slået i Thionsville tæt ved Verdun, og Rollos motto, "held i uheld", reddede hele truppen, for netop efter kørsel på smalle og snoede veje i det stærkt kuperet terræn "skød Rollos venstre baghjul ind under sit agterparti, bremserne skraste, verden slingrede, og så stod vi der, midt på (sporvogns)skinnerne til Thionsville", skrev Hans Hartvig.

Truppen blev med sporvognen bragt ind til byen, og man forventede at skulle hjem med toget. En af de kvindelige passagerer var kommet lettere til skade.

Men truppen lod sig overtale til at blive. Det blev til to dage og tre nætter, så havde man smedet en ny bagaksel. Det var fra stålet af en tysk Mörser-kanon, "ja selve lårstykket fra "die dicke Bertha", skrev Hans Hartvig.

Rollo forlod nu Thionsville, "og så fint, det nu gik", causerede Hans Hartvig.

"Rollo fortsatte mod Koblenz, hvor Rhinen møder sin datter Mosel og bærer hende ud i sine arme til havet, vi spandt - eller dundrede - alt efter vejens beskaffenhed".

Rollo og dens passagerer kørte uden uheld en lang dag, foretog endnu en overnatning, kørte ind i delstaten Hessen og nåede Kassel.

"Livet smilte til os, men ak hvor trofast og hvor længe," skrev Hans Hartvig.

"Et sving, der ikke blev taget uforsigtigt, og pludselig, den kendte lyd af skærmenes skraben i sten og grus, "tykke Berthas" lårben var knækket igen".

Truppen var sikkert rystet godt sammen igen, men ingen var kommet til skade, bussen var standset på otte meter, målte Hans Hartvig, og turen blev nu opgivet. Passagererne blev sendt hjem med toget, ligeså blev Rollo - såret efter en fejlslagen erobring af Frankrig.

Bussen ankom til Aarhus spændt fast på en godsvogn nogen tid efter.

Epilog

Således endte Paris eventyret, motorkøretøjerne og den almene infrastruktur var nok ikke helt klar til at foretage sådanne rejser, som vel nærmere må betegnes som ekspeditioner. Kun omkring byerne kunne man forvente nogen-

Busrejser

lunde jævne veje med hård belægning, ellers har rejsen foregået på gamle "romerveje" på grus og sten.

Der meldes ikke om punkteringer, men mon ikke det har været tilfældet. Det har nok været en relativ normal foretelse, for Rollo var udstyret med luftgummiringe.

I april 1921 afgav Folketingets udvalg angående ændringer i automobilloven en betænkning i hvilken, man nu skelnede imellem personomnibusser, vare- og lastautobiler med luftgummiringe overalt, henholdsvis helt eller delvis massive gummiringe, og hvor køretøjer med luftgummiringe overalt dels måtte køre hurtigere end køretøjer med helt eller delvis massive gummiringe og betale lavere afgift.

Der er ingen tvivl om at Aage Østerlund har begået en stor bedrift - selv med nutidens komfort - at køre fire gange til Paris uden alle de hjælpemidler og kommunikation, vi kender i dag. Det har været slidsomt. Bare det at skulle være sikker på at finde tankstationer, forplejning med mere.

Da der i årene derefter blev indsat sovevognstog mod Paris, og rejsen kunne foretages på under to døgn, forsvandt incitamentet for at skramle i en bus.

Aage Østerlund bosatte sig siden i en årrække i Amerika hvor han blev herskabschauffør, og hans kone Valborg blev kogekone. De fik en datter, og alle tre bosatte sig siden på Bornholm.

Aage Østerlund døde i 1987 - en måned før han ville være fyldt 97. Han udtalte til Bornholms Tidende i 1980, at han var for tidligt ude, "havde det været den rette tid, ville jeg have siddet som en Tjæreborg-præst i dag. Man kan ærgre sig over, at det slog fejl, men fortryder, det gør jeg ikke".

Interesserede kan eksempelvis læse mere om Rollo på Wikipedia - klik **her**:

Og om Rollos tiptipoldebarn, Vilhelm Erobreren **her**:

Og om Hans Hartvig Seedorf - Hans Hartvig Otto Seedorff Pedersen - **her**:

Fjernbus til Paris 2025:

I dag kan man eksempelvis komme med bus fra København til Paris på cirka 18 timer. Hos tyske Flixbus koster den billigste billet - februar 2025 - 426,00 kroner. FlixBus kører seks ture dagligt mellem København og Paris.

Magasinet Bus var blandt de besøgende på bus-messe i Rimini i Italien

Den italienske by, Rimini husede i november bus-messen - IBE - Intermobility and Bus Expo 2024. Magasinet Bus var blandt gæsterne på den 11. udgave af messen, som eksempelvis havde Iveco Bus, Irizar, Sitcar Mobility Vehicles, Scania, Volvo Buses, Otokar, MAN, Isuzu Bus Italia, King Long, Troiani, Gruppo D'Auria og Indcar blandt udstillerne

På de følgende sider giver vi nogle indtryk fra flere af udstillerne på messen, som vi omtalte i Magasinet Bus 12 - 2024.

Tekst og foto er af Rolf Brems

Magasinet Bus 12 - 2024 kan hentes [her](#):



Bestemt en flot og aerodynamisk bus at se på. Frontpartiet er smallere end på mange andre busser og leder luften op og hen over de glatte overflader. Om det rent faktisk forholder sig sådan, kan kun en vindtunnel vise.

Materiel



En smal indgang. Den er måske ikke helt tilpasset den vestlige gennemsnitskrop.



Bagdøren har ej heller for meget plads. Indgangspartiet føltes noget trangt, hvis man samtidig skulle navigere ind på toilettet, som dog var låst af.



Det er en flot kabine, og i en klasse over turistklassen - her med bløde stole og blot 40 pladser.

Materiel



Mange af bussens funktioner kan betjenes fra den store touchskærm, og ellers en nydelig arbejdsplads for chaufføren.



En fin skærm der trods det slørede billede, tydeligt viser chaufførens forbrug og status på køretøjets systemer.



King Longs Merry Combo skulle have 103 bagagerums plads, men det her var det eneste rum, der var tilgængeligt.



Mercedes Tourismo RHD16 - 1. reg. nov. 2016

Km. 459.866 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 54+1

Toilet, justerbare stole, aircon., armlæn mm.

Pris: 1.200.000 Kr.



Neoplan Skyliner L - 1. reg. maj 2019

Km. 535.370 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 79+1+1

Ny motor skiftet ved 806.881km
(kørt ca. 30.000 km)

ABS, ASR, EBS, fartpilot, toilet, køkken, microovn, klima, USB, justerbare stole, borde mm.

Pris: 2.200.000 Kr.



Volvo 9900HD - 1. reg. juni 2017

Km. 508.000 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 57+1+1

Fartpilot, køkken, toilet, klima, justerbare sæder, mikroovn, anhængertræk mm.

Pris: 1.300.000 Kr.



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E-mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680
E-mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326
E-mail: info@busimport.dk

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791

Materiel



Volvo 9700 DD

Billedet på foregående side:

En flot dobbeltdækker i sorte og grå linjer med relativ skarpe kanter for at udnytte profilen. Ingen udhæng i form af spejle - til gengæld masser af sikkerhed med kameraer og radardetektorer.



Chaufførpladsen har fået en opgradering, men er måske ikke helt på højde med nutiden, hvor mange af knapperne, specielt de nederste, kunne findes på en skærm i et bedre synsfelt.

Rød stue i underetagen, og der kan vælges mellem flere farver.



Materiel



Øverste etage med god skandinavisk ståhøjde, selvom bussen er produceret i Spanien.



Sovekabinen kan etableres ved at slå skillevægge ned, hvilket er en praktisk foranstaltning, da bagagerumsplads er det evige problem med dobbeltdækkerbusser.

Besøg Skandinaviens førende transportmesse

*Transport 2025 samler endnu en gang
udstillere fra hele transportbranchen.*

*Oplev nyheder, spændende aktiviteter og
følg med i den grønne omstilling i branchen.*

3.-5. april 2025



*Bestil din billet på
transportmessen.dk*

Materiel



Det er en flot bus, og den har stadig med en let bagudskrående front, hvilket måske angiver en lidt mere aristokratisk attitude.

Irizar i8

Bagdøren er ikke for bred, og adgangen til toilettet er også lidt besværlig - også med åben bagdør. Til gengæld har den et udfoldeligt trin. Det er en god ting, hvis turene er med de ældre medborgere.



Flot og funktionelt instrumentbord med info-center til højre, som dog var slukket. Der var god plads til de langbenede, men der manglede lidt plads til chaufførens telefon og kaffekop.

Materiel

Demo-modellen var VIP-udstyret med hvile- eller klapstole. Virkelig behagelige på de lange ture, men de tager også noget plads - 40-45 pladser mod 59 i en normal rejseversion.



De elektroniske spejle giver et godt overblik.



...og bagenden er flot..

Materiel



Irizar i3 - en elektrisk løsning. Irizar hævder selv, at modellen har en mere aggressiv front med dens skarpe linjer. Uanset hvad, så er Irizar i3 også en flot bus.

Materiel



Irizar i3 - en to-dørs bus.

Bagdøren hører ikke til de bredeste, og bussen leveres kun med to døre. Fordøren kan også være en dobbeltdør.

Materiel



Chaufførens arbejdsplads er godt indrettet med rimeligt med plads, og knappernes placering fungerer godt. Der er god plads til de personlige effekter.

En flot kabine med afdæmpede farver, som passer til gulvet.



Det bageste podestre med skrående gulv.



Irizar Tram

Om den er flot skal jeg ikke vurdere, men den er speciel og skaber sin egen identitet hvor den bliver indsat.



For at give den et mere "BRT-look" har man skjult hjulene bag skærme. Det giver et bedre helhedsindtryk og signalerer ikke "bare" en normal bus.

Materiel

Flot og funktionel førerplads, men med et lidt povert rat uden funktioner, når man tænker på bussens futuriske look. Det virker til, at der er god plads til chaufføren.



Indretningen i kabinen virkede noget steril, og fik mig til at tænke på et industrikøkken. Eller en medicinalfabrik - og gulvarealet er nemt at rengøre.



Interesserede kan læse mere om busserne på messen i Rimini i Magasinet Bus 12 - 2024, der kan hentes **her:**

Magasinet Bus

Fredag 1. januar 2025 - nummer 1 - 13. årgang

Faglig voldgift:

Det var ikke berettiget at bortvise en buschauffør, der var involveret i et færdselsulykke

Læs mere side 3-4

Busaktiviteter i Hvidovre og nye buser

Læs mere side 16

Busselskab i Hvidovre køber en ny bus og seks andre

Læs mere side 17

Passagerer oplevede en betydelig stigning på 46 procent

Læs mere side 8

Knap 90 procent er tilfredse med flextrafikken på Sjælland

Læs mere side 14

Gik du glip af Magasinet Bus 1. 2025? Så hent det her!

DITOBUS
Excursions
415
Tel +45 5944 0200
www.ditobus.dk