

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

Májusra várható

a „Csuklós család” újszerűsége

Öt ajtó, kétszáz utas — Maratoni próbáját

Hoffler István,

1961. jún. 16.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Oszályozás

385.840

Hely

Idő

Személy

Helyszám

"1961"

Néhány hónap óta hol az 1-es, hol pedig a 6-os vonalán tűnik fel a Fővárosi Autóbuszüzem javítóműhelyében gyártott csuklós-busz, mely hamar közkedvelté vált a közönség körében, a közlekedési szakemberek pedig Budapest forgalmának jelentős javulását várják tőle. Természetesen egy fecske nem csinál nyarat; nagyszámú hasonló járműre van szüksége Budapestnek. A sajtó már hírt adott róla, hogy az Autóbuszüzem ebben az évben még további, több mint húsz csuklós-buszt állít össze műhelyében, de természetesen ez csak szükségmegoldás, régi buszok egymásbászerezéséről van szó és az iparszerű sorozatgyártás a járműipar feladata. Az Ikarusz Gyár már meg is kapta a megbízást s az izelt-busz gyártás terveit beállította az évi programjába. Mikorra várható az üzemszerű sorozatgyártás? — Erre kaptunk választ az üzem konstruktöreitől.

— Csak alapos előkészítés és hosszabb próbák után kezdhethetjük el a sorozatgyártást — mondták. — A mintapéldány azonban már készül, s májusra megszületik a csuklós család első gyermeke.

**A csuklós-járművek igen jó exportcikknek ígérkeznek.**

A család egyébként hatféle típusból áll majd, köztük a városi, az elővárosi, és a városközi buszok, melyeken ugyan, akár egy család tagjain, hasonló vonásokat találunk, de a céloknak megfelelően, bizonyos módosításokkal készülnek majd. A városi forgalomba kerülő kocsikon például kevés lesz az ülőhely, s így csúcsforgalmi időszakban akár kétszáz utast is szállíthatnak. Ezeket a buszokon a gyors utasáramlás érdekében öt ajtó lesz, kettő a

fel-, három pedig a leszállásra.

— Már az első sorozatban olyan járműveket akarunk kibocsátani, melyek minden tekintetben megfelelnek a kívánalmaknak. Ezért

**a család első tagját addig járattuk különböző országutakon, míg csak „lélek” marad benn.**

Megállás nélkül kell futnia tíz- és tízezer kilométert, éjjel-nappal úton lesz, s így előtűnnek majd azok az esetleges hibák, melyeket a tervezők „bennfelejtettek”. Az Ikarusz 55-ös is, mely azóta sok sikert aratott, a sorozatgyártás előtti „nyüző-próbán” 400 000 kilométert szaladt le. A szükséges változtatásokat a próba során folyamatosan átvezetjük a terveken.