

Szerző:

Cím:

*Helyi hírek,
1961. márc. 20.*

A 67-es vonalán próbálják ki a csuklós villamost

Rejtett lépcső, gumiszőnyeg, ülőkalauz — Atépitik az UV-kocsikat, új típusú pótkocsik készülnek

temély

Helyszám

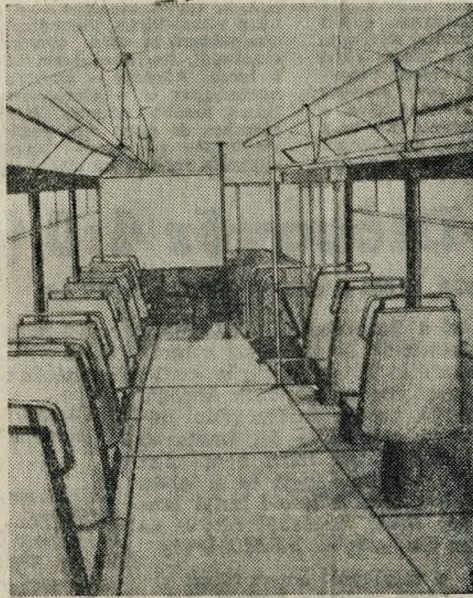
1961

A Fővárosi Villamos Vasút főműhelyében elkészült a csuklós villamos prototípusának alváza. Amikor a nyár végén az új villamos megjelenik a Rákóczi úton, méltán kelt majd feltűnést, nemcsak külsejével, de belső elrendezésével is. *Milyen lesz a csuklós villamos? Gintl József, a Fővárosi Villamos Vasút főmérnöke* erről a következőket mondta munkatársunknak:

— Ipari formatervezőket vettünk igénybe, mert biztosítani akartuk, hogy az új villamos modern, izlése, célszerű formájú és berendezésű legyen. A csuklós villamos hossza húsz méter lesz, két 3100-as típusú villamosból épül. Ilyen villamos jár a 68-as vonalán, a pestiek jól ismerik. Ez a középbejárátú, belül lépcsős kocsi nem valami népszerű. Két ilyen régi villamos közé két csuklón függő közbelső rész kerül. A belső lépcső megszűnik, egy szintbe kerül a kocsi padlója. Sáriéc (a túsarkú cipőt viselő nők réme) nem lesz. A kocsi padlóját gumiszőnyeg borítja. A szögletes formákkal szakítottunk. A kocsi külsején lekeresztítettük a formát, s bent a kocsiban is kerüljük a sarok részeket. Rejtett ütköző és rejtett lépcső készül. Vezetőállás csak egy épül, ajtó viszont három.

A hátsó ajtón szállnak majd fel az utasok.

Ennek az ajtónak a nyílása több mint 160 centiméteres. Leszállás a középső és az elől



A csuklós villamos „terme”

levő, ugyancsak kényelmes, 120 centiméter széles ajtókon történik. A kocsin ülőkalauz lesz.

— A kocsi falait belül mosható műanyag borítja. A fal színe alul világos drapp, az ablakkeretek színe sötét dió, a reklámtáblánál széles sárga csík húzódik, a mennyezet pedig fehér. Az ülések is újszerűek. Tartóulán nyugvó műbőrrel bevont támlásszékeket helyezünk el. Az elgondolás az, hogy világossárga, esetleg zöld színű műbőrhuzatot kapnak a székek.

A kétszáz személyes, fényeső-világításos kocsiban csak 41 ülőhelyet tervezünk.

Gintl főmérnök elmondotta, hogy a csuklós villamos prototípusát a 67-es vonalán járatják. Kipróbálása hónapokig tart. Erről így nyilatkozott:

— A külföldi villamosokon

mindenütt egyirányú az utasáramlás. Elsősorban azt próbáljuk ki, hogy az új típusú villamoson miképpen válik be ez a rendszer, valamint azt, hogy ilyen nagy befogadóképességű kocsin az ülőkalauz el tudja-e végezni a jegykezelést. Sok függ az utazóközönség jóindulatától és fegyelmeztségétől. A próbaidő alatt forgalomtechnikai problémák is felmerülhetnek. Ha a próba megfelelő választ adott a problémákra, sor kerülhet a középbejárátú villamos kocsiknak csuklós kocsikká való átalakítására. Annyi középbejárátú kocsink van, hogy

több mint 50 csuklós villamost lehet ezekből összeállítani.

Nemcsak a középbejárátú kocsik átépítésére kerül sor az elkövetkező években, hanem az úgynevezett UV-kocsikat is modernizálják. Ezeknek a kocsiknak az a hibája, hogy míg két végükön kétszárnyú ajtón szállhat fel a közönség, a kocsi közepén levő leszálló ajtó csak egyszárnyú. A Ganz-MÁVAG vállalta, hogy 1962 áprilisától fokozatosan átalakítja duplaszélességűre az UV-kocsik középső ajtaját. Ugyanakkor kiszerezi az egyik vezető állást és ezáltal a kocsik befogadóképessége megnő. Csaknem 100 UV-kocsi ilyen átalakítására kerül sor.

A pótkocsikat is modernizálják. Az 5800-as és 5900-as típusú, egyébként modern pótkocsiknak csapóajtajuk van,

A csapóajtók helyett a pótkocsikat toloajtóval látják el.

Ezt a munkát az idén megkezdik.

Ugyancsak az idén készítik két új típusú pótkocsi prototípusát. A tervek szerint a jövő évben megkezdik ezeknek a pótkocsiknak a sorozatgyártását.