

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Mikor lesznek 80—100 személyes buszok a fővárosban

244

*Az Ikarusnak minél előbb fejlesztenie kell autóbustípusait
A Csepeli Autógyár és a gumigyár szerepe a korszerű autóbustgyártásban*

Osztályozás

Tárgy

385-870

Személy

Helyszám

Forrás:

Ezt. Hírl.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

458. VI. 5.

A főváros közlekedésének hibái között szerepel az autóbuszok viszonylag csekély befogadóképessége is. Az Ikarusgyár egyébként nemzetközileg is elismert, tetszetős, kényelmes, de csak hatvan utasra épített kocsijai már nem elégítik ki a forgalom igényeit, szükségesnek látszik, hogy az autóbustgyártás áttérjen,

80—100 személyt befogadó kocsik tervezésére, illetve gyártására.

Külföldön már javarészből olyan autóbuszokat közlekedtetnek, amelyeknek befogadóképességét úgy növelték, hogy a nagyobb teljesítményű motorokat a padló alá helyezték, így azután egy-egy busz száz utast szállíthat.

Miként vélekedik az Ikarus tervezési osztálya gyártmányainak további fejlesztéséről.

— Semmi akadály nincs annak, hogy tágasabb kocsitípust tervezzünk — mondja Varga Tivadár, a tervezési osztály vezetője. Nemcsak a budapesti buszforgalom követel sürgetően 80—100 személyes kocsikat, de a gyár jelentős export-termelésének jövőjére is gondolni kell. Előbb-utóbb kiszorulunk a világpiacról, ha nem kezdjük el a nagyobb férőhelyű és ugyanakkor gyorsabb buszok gyártását.

Azt kérdezzük: nem foglaloznak-e emeletes buszok tervezésével?

— Az emeletes megoldással Európában újabban Frankfurt és Nürnberg városok kísérleteznek, Anglia után, ahol bizonyos konzervatív hagyomány ez a jellegzetes busz.

Megoldja a több utas szállításának problémáját, de nem eléggé stabil, és ezért sebessége 40 kilométeren felül nem nyújt kellő biztonságot. Magyarországon

az autóbuszok 50—60 kilométeres gyorsasággal közlekednek,

ezt a sebességet inkább növelni kell, nem pedig csökkenteni. Mégis távolabbi fejlesztési területekben olyan vonalakon, ahol sok utast kell szállítani, de a sebesség nem fontos,

szóba jöhet emeletes autóbust forgalombaállítás.

Az Ikarusgyár csak az alváz és a kocsiszekrény megoldásával foglalkozik, a hajtómű, a motor a Csepeli Autógyár dolga, a kerekek pedig a gumigyáré. Az Ikarus most gyártott szériái négy- és hathengeres Csepel-motorral futnak, teljesítményük kevés nagyobb teher hordozásához, magasabb sebesség kifejtéséhez. Ugyanígy a gumiabroncsok mostani méretén is változtatni kell ahhoz, hogy megfeleljenek a 80—100 személyes kocsik követelményeinek.

Beszéltünk az abroncskérdésről a Ruggyantaárugyárban. Horváth László főmérnök szerint, ha az Ikarusgyártól meg-

bízást kapnak, minden nehézség nélkül

hozzákezdhetnek megfelelő méretű és igényesebb cordanyaggal gyártott keréköpények gyártásának előkészítéséhez,

mert egy-másfél esztendő szükséges ahhoz, hogy megfe-

lő próbafutások után megkezdjék az igényelt köpeny sorozatgyártását.

A Csepel Autógyárban megtudtuk, hogy a Járműfejlesztési Intézet a sorozatban gyártott motorok fő egységeinek felhasználásával megépítettett öt darab nyolchengeres, körülbelül 180 lóerős diesel-boxermotort, amely elhelyezhető a kocsik padlózata alá is. Ez a konstrukció — a csepeliek véleménye szerint alkalmas 80—100 személyes buszok gépesítéséhez, a városi közlekedéshez szükséges hamar felgyorsuló, nagy sebességre képes típus ez.

Az öt kísérleti példány máris bevált.

Sorozatgyártásáról azonban egyelőre nincs szó. Igen tekintélyes beruházás szükséges hozzá. Márpedig egyelőre az évi mintegy 400—500 darabra szóló igény nem kifizetődő.

Igy áll tehát az autóbustpark szükségszerű fejlesztésének ügye. A tájékoztatásból ki derül: ezt a kérdést sürögösen meg kell oldani.

Németh Imre