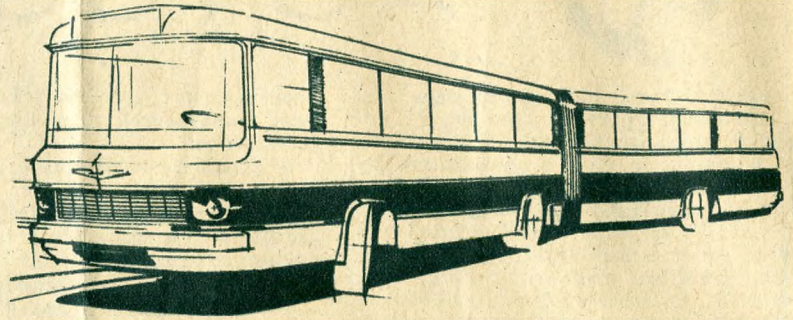


299  
Ilyen lesz

# az IKARUS ízelt autóbusza



Mióta a napisajtó hírt adott arról a tervről, hogy a hagyományos autóbuszok mellett ízelt autóbuszok is segítik majd a főváros közlekedését, sokan érdeklődnek erről az új járműfajtáról. Lapunk ugyan már korábban is közölt tájékoztatást az Ikarus idevonatkozó terveiről, de most a gyártól kapott rajzok bemutatásával egyidejűleg szeretnénk még ismertetni néhány okot, amelyek az ízelt autóbuszok kialakításához vezetnek.

A nagyvárosi és a távolsági közlekedés fejlődését egyaránt jellemzi az alkalmazott közlekedési eszközök változása. Amióta a városokban közlekedési eszközöket használunk, az emberi erővel vontatott kétkerekű járművek, majd a lovaskocsik után elterjedtek a sínen futó járművek. Ezek közül is mindenekelőtt a lövontatású vasút, a villamosok őse.

Azután a villamosvasút sokáig egyeduralkodó volt a városi tömegközlekedésben. A fejlődés azonban nem állt meg ennél sem és rövidesen megjelent az egyedi kivitelű autóbusz. Akkoriban az még teherautóalvázra épült, és sem a szállított személyek száma, sem a közlekedés kényelme tekintetében nem hasonlítható a ma korszerű autóbuszokhoz.

Az autóbuszközlekedés gyors fejlődését nagymértékben segítette, hogy az autóbusz nem kívánt sínpályát, utakat pedig a nagyvárosokban, de még a kisebb településeken is kellett építeni az áru- és személyszállítás érdekében. Korán felismerték azonban, hogy a kis férőhelyű autóbuszokkal igen nehéz lebonyolítani a nagyvárosok forgalmát, és már az 1930-as években Budapesten, valamint az országutakon is feltűntek a háromtengelyes, nagy befogadóképességű autóbuszok. Ennek az építési módnak figyelemre méltó hátránya volt, hogy a megnövekedett tengelytávolság miatt kedvezőtlenül alakult a jármű fordulékonyasága.

Eppen ezért döntő lépés az ízelt, vagy más néven csuklós autóbusz, amely az utóbbi években a világ több nagyvárosának népszerű közlekedési eszközévé lépett elő. Többnyire kiszorította a korábbi pótkocsis autóbuszokat, amelyeknél nem tudták megoldani többek között, hogy egy vontató egységgel közel kétszeres számú utast lehessen szállítani. A pótkocsis üzemmél a kezelőszemélyzet létszámát sem lehetett a kívánt módon csökkenteni. Ezek

a tények mindinkább egy olyan autóbusztípus kialakításához vezettek, amely a pótkocsit olyan közelségbe hozza a vontatóval, hogy közös egységet alkossanak. Az ízelt autóbusz mind-ezeket az igényeket kielégíti és kétszeres utasszámot egyszeres kezelőszemélyzettel, kisebb üzemköltséggel tud szállítani.

Az ízelt buszok az egy időben alkalmazott hosszú, háromtengelyes kocsikkal szemben igen fordulékonyak, tehát jól alkalmazkodnak a nagyvárosok gyakran szűk utcáinak követelményeihez is. Annak ellenére, hogy több utast tudnak szállítani, mint a hagyományos autóbuszok, legkisebb fordulási körük sugara rövidebb, mint amazoké.

Most, hogy a budapesti Ikarus gyár is megkezdte az ízelt autóbuszok építésének előkészületeit, várható, hogy a jövő év harmadik negyedében már a prototípus-kísérletekre kerül sor. Az Ikarus K-180 típuszámot viselő ízelt autóbuszát olyanná tervezték, hogy az mind a belföldi, mind a külföldi üzemeltetők igényeit ki tudja majd elégíteni. Az újfajta jármű tervei már számos szakember elé kerültek és azok egybehangzó megalapozásával találkozhatunk.

Az Ikarus ízelt autóbuszának tervezési munkáinak előkészületei tulajdonképpen már 1958-ban megkezdődtek. A különböző szempontok figyelembevételével a jármű teljes hosszát 16,5 méterben határozták meg. A szerel-

vény teljes szélessége a nemzetközileg előírt 2,5 m, legnagyobb magassága pedig 2,9 m. A szállítható személyek száma a városi kivitelű típusnál 40 ülő- és 120 állóhellyel összesen 160, amely csúcsforgalomban, rövid időszakokra és csökkent sebességű közlekedéssel 190 személyig emelkedhet.

A távolsági ízelt busz alap kivitele 71 ülésel rendelkezik, motorja új konstrukciójú, hathengeres, soros, fekvő, padló alatti 180 lóerős diesel-motor, 9,5 literes hengerűrtartalommal.

A gyárban egyidejűleg folyik a városi és távolsági kivitel szerkesztése, de a külföldi érdeklődés alapján főként a városi modell elkészítésére fektetnek súlyt.

Arról már beszámolt az Autó-Motor, hogy az Ikarus ízelt autóbuszának kombinált lég- és laprugózása lesz, kormányzását hidraulikus szervóberendezés könnyíti meg. A kocsiszekrények kiképzéséről ugyancsak jelent meg tájékoztatás, de a mostani rajzok pontos képet adnak az utastér berendezéséről is. Talán még azt szükséges megemlíteni, hogy a jármű hossz tengelyéhez képest — teljesen alakormányozott mellsőkeréknél — a kocsitestek egymáshoz viszonyított törésszöge 36°, ami igen kedvező menettulajdonságokat eredményez. A kocsitest egyébként önhordó kivitelű, acélvázaz, alumíniumlemezrel borított, rendkívül nagy teherbírású szerkezet.

Erdélyi György

