

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Pakots György

Cím:

## Készül a 200 személyes csuklós villamos

Könnyű, gyors fel- és leszállás — 21 méter hosszú — Fénycsóvilágítás, utazási biztonság — Októberben forgalomba áll

(Hely)

Esti Arhiv

(Idő)

1961. aug. 17.

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1961"

Személy

Helyszám

Néhány nappal ezelőtt a Fővárosi Villamos Vasút Bartók Béla úti főműhelyében kipróbálták az épülő csuklós-villamos alvázat: a legélesebb szögben kanyargó sineken vontatták.

A „kanyarpróba” sikeres volt, azóta már a motort is beépítették a kocsiába. Sok nehézséggel kell az építőknek megbirkóznia: *teljesen újszerű villamost szerkesztenek.* A kocsi elejének makettjét eredeti nagyságban elkészítették. Arról akartak meggyőződni, hogy olyan lesz-e a valóságban az új villamos, mint amilyennek a *rajzpapíron elképzelték.* Azt szeretnék, ha a csuklós-villamos minden tekintetben megnyerné az utazóközönség tetszését. *Kényelmes, gyors és tetszetős villamost terveztek.*

A hatalmas műhelycsarnokban, ahol a csuklós-villamos készül, F. Szabó József mérnök, a főműhely vezetője kálauzol. A villamos alvázára már rászerelték a kocsiszerény vázát. A „csuklós” építése mindenkinek szívügye és Nádori József művezető nemcsak irányítja a munkát, hanem abban maga is részt vesz. Most is, kezében acél-mérőszalaggal a szerkezet egymáshoz illeszkedő darabjait mérégeti.

Milyen lesz a csuklós-villamos? *Hossza 21 méter.* Összehasonlításképpen: a jelenlegi legmodernebb UV-típusú kocsi tizenhárom és fél méter hosszú. Csak az egyik végén lesz vezetőülés. *A kocsi 41 ülőhely van és 159 állóhely.* Három ajtaja lesz, a legszélesebb a hátsó, ahol a felszállás történik majd, ez 170 centiméter szélességű, úgyhogy *egyszerre három utas tud fellépni a peronra.* A peront lágasra tervezték, negyven ember fér el benne, s ezért nem torpannak meg majd az utasok az ülőkálauz előtt, s így folyamatosan lehet felszállni.

Leszállás a kocsi közepén és elején ugyancsak széles — 122 centiméter szélességű — ajtón, s egyszerre ketten-ketten szállhatnak le. Szigorúan egyirányú utasáramlást tudnak megvalósítani a csuklós-villamosokon.

Az ülések mind menetirányba néznek, kétoldalt egy-egy sor ülést helyeznek el. Széles lábon állnak a műbőr bevonatú támlásszékek. Világossárga műbőrhuzaatot választottak.

A villamos padlója egyszínű, *belső lépcső nincs.* A padlóra nem helyeznek farácsot, hanem azt recés műanyaggal borítják. Az ablakok az autóbuszok ablakaihoz hasonlóak, felső harmadukban tolóüvegek. *Tetőszellőzőket építenek.* A vezetőablakot télen fűtik, emiatt nem párasodik be. A kocsi *fénycsóvilágítás* lesz, a kálauz hangosbeszélőn mondja be az állomásokat. A kálauz jelzésekor *csak akkor indít a vezető, ha fényjelzés közli vele, hogy az ajtók mind becsukódtak.* A csuklós-villamoson nem lehet majd a lépcsőn „lőgni”.

Megtekintjük az új rendszerű áramszedőt, majd a kárpitosműhelyben a készülő üléseket. Mindenki gyorsított ütemben dolgozik a „csuklós”, a 200 személyes villamos prototípusának elkészülését azonban így is csak *októberre ígérik.*

A 67-es vonalán járattják majd. Néhány hónapig tart kipróbálása, azután — remélik

— megkezdődhet a sorozatgyártás.

Pakots György