

385-872
1974 NOV 17

Népszava

Próbaútra készül

244 A „kétéltű” trolibusz

A vita már eldőltnek tekinthető: zajártalom, levegőszennyezés és az utazóközönség kényelme szempontjából Budapesten jelenleg az egyik legjobb és legnépszerűbb járműtípus a trolibusz. Hogy eddig mégsem terjedt el, sőt egy időben felszámolásáról is sok szó esett, annak két oka van.

Az egyik, hogy vezetékszakadás esetén a troliforgalma az egész vonalon megbénul, és hasonló helyzet alakul ki útlezárás, forgalomelterelés esetén is, hiszen a trolit nem

lehet hirtelen terelőutakra irányítani. Másrészt el kell dönteni, hogy a nagy befogadóképességű villamos szerelvények vagy a kevesebb utast szállító, de fűgőbb trolit alkalmazható-e célszerűbben.

A hegyi járatoknál és az új lakótelepeken, ahol a légszennyezés már a tervezésnél is számításba kerül, az egyes trolivonalakat egymástól távol kellene felépíteni, így a kocsiszínekől is távolabb lennének. Márpedig azért vezetéket húzni a fél városon keresztül, hogy kocsiszínebe menet vagy átcsoportosításkor naponta egy-két óráig használják — sem műszakilag, sem gazdaságilag nem érdekes.

Mi a kiút ebből a bűvös körből? A „kétéltű” vagy szakszerűen *önjáró trolibusz kifejlesztése, amely vezetékszakadásakor, útlezárásakor, kocsiszínből jövet és menetáramszedő nélkül, saját energiaforrásból közlekedne.*

És mi legyen ez a saját energiaforrás? Moszkvában járt turisták „kétzenfekvő” választ adnának: az, ami a moszkvai tehertrólinál. Ezek ugyanis, ahol van vezetékek, arra kapcsolódva közlekednek, majd letérve, átkapcsolnak a hagyományos, belső égésű motoros meghajtásra. Csak hogy ilyenkor ismét szennyezi a környezetet, amellyel a kétféle meghajtás eléggé bonyolult műszaki megoldást követel.

Tisztább s egyszerűbb az olyan jármű, amelynek saját elektromos energiaforrása biztosítja, hogy vezetékek nélkül is elektro-

mos meghajtással közlekedhessen.

Erre ismét két megoldás kínálkozik. Az akkumulátoros hajtás látszaná egyszerűbbnek, hiszen az akkumulátor vezetékes üzem közben tölthető, és szükséghelyzetben áramforrásként használható. Ezenkívül hegyi járatnál lejtmenetben a rekuperációs elv alapján energiamegtakarítás érhető el. A baj csak az, hogy nagyon nagy az akkumulátorok súlya.

Elfogadhatóbb megoldásnak látszik, az, amelynek kísérleti példája 1975 első felében már próbaútra indulhat a BKV Pongrácz utcai műhelyéből: *a belső égésű motoros segédáramfejlesztővel ellátott, önjáró trolibusz.* Ennél egy az autóbuzsmotornál jelentősen kisebb, 1000—1500 köbcentiméteres, a levegőt kevésbé szennyező gépkocsimotor fejleszti az áramot. Ez az áram hajtja a kocsit a vezetékek nélküli szakaszon, óránként körülbelül 10 kilométeres sebességgel.

Átmeneti megoldás ez, az akkumulátortechnika távlati fejlődésével nyilván az előbbi variáció kerekedik felül — *de trolira most van szükség Budapesten.*

Az Ikarus 200-as típuscsalád karosszériájára épülő „szóló” és csuklós kísérleti járművekkel jövőre már az utcán is találkozhat az utas, és az, hogy a KGST-országok közül hazánkban először kísérleteznek az önjáró trolibuszsal, a közúti járműprogram hosszú távú fejlődésében exportképes új termék kialakítását is jelentheti.