

auto

MAGAZ

SZÁRNYAS MERCI

► Titkos menetpróba az álcázott Mercedes SLS szupersportkocsival



- Forradalmi A1 és A8
- Kis roadster középmotorral
- Plusz 11 titkos újdonság

MINDEN ÚJ

AUDI

2014-IG



VOLKSWAGEN POLO 1.4
► Tényleg ez a kisautók Passatja? Első teszt



FERRARI 458 ITALIA
► Ismerjék meg az F430 lenyűgöző utódját

SCHUMACHER VISSZALÉPETT!

► Nem úgy, mint 99-ben, vagy mint Mansell 94-ben és Lauda 86-ban íme az 5 legnagyobb visszatérés



ÖKOMELLÉKLET MI HAJTJA A JÖVŐ AUTÓJÁT?

► Minden az alternatív hajtásokról 16 oldalon



JAGUAR XF R

► Itt az M5-gyilkos?



9 770864 849008 09009

Hetvenes évekbeli űséhez képest sokat gyarapodott szélében a BMW 3-as és a VW Golf. Nem csoda, hogy szűk helyen keserves belőlük a kiszállás



+20,7 cm

+16,9 cm

SZÉLESSÁVÚAK

Egyre szélesebbek az autók, ám a parkolóhelyek nem nőnek velük. Mivel a kialakításukra vonatkozó törvényi rendelkezések idejétmúltak, egyre gyakoribbak a mélygarázsokban elszenvedett, költséges sérülések.

Manapság nem elég megkaparintani egy helyet valamelyik parkolóházban, utána jön csak az igazi kihívás: akrobatikus mutatvánnyal ki kell kászálódni valahogyan az utastérből. Sokszor már egy közép kategóriájú autó számára sem elég széles a hely, ráadásul tovább bonyolítja a dolgot, ha mellettünk két oldalt már parkolnak. Rendszerint 2,3-2,5 méter van fenntartva egy-egy autó számára, holott például egy Mercedes E-osztály 1,82 méter széles. Így egyáltalán nem könnyű a ki- és beszállás, hiszen legalább fél méterre kell kitérni az ajtót ahhoz, hogy kiszállhasson vezető és utasa. Jellemzően a kupék és kabriók

tulajdonosai szitkozódhatnak ilyenkor, bár gyakran egy-egy háromajtós kompakt vagy kisautó megközelítéséhez is cipőkánálra lenne szükség.

Főleg a fiatalabb járműparkkal rendelkező Németországban égető a helyszűke, ahol tetézik a gondot a parkolóhelyek kialakításának tartományonként eltérő előírásai. A törvényhozók ott kényszerűen éreznek arra, hogy meghatározzák a parkolóhely minimális méreteit, amit a legtöbb építető aztán készpénznek vesz, vagyis egyetlen centivel sem alakítanak ki nagyobb helyett az előírtnál. Ez önmagában még nem lenne baj, ha nem a hetvenes években születtek volna a rendelkezések. Eze-

ket az előírásokat Magyarországon 2005-ben (!) sikerült átvenni, az összehangolásban közreműködő stáb véletlenül még az ábrákon szereplő hibákat is átmentette. Rodé Lajos garázstechnológus lapunknak elmondta: „ha egymás mellé tesszük a német EAR91 szabványt, a magyar parkolási létesítményekről szóló műszaki előírást, illetve az OTÉK kormányrendelet megfelelő mellékleteit, látható, miként morzsolódik szét és válik értelmetlennek az eredeti tervezési koncepció.”

Adott tehát egy felemás, bőven a harmincas éveit taposó szabályozás. De mi a helyzet az autókkal? Míg egy 1974-es kiadású, 1,61 méter szélességű Volks-



Nemcsak parkolóhelyet nehéz találni, de az autóból kijutni is bűvészműtatvány

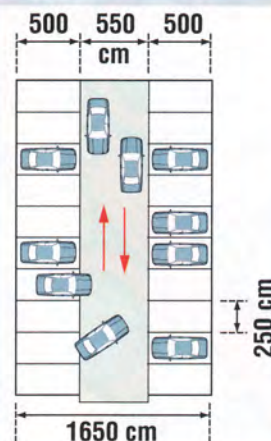


Nagy kárt tudnak tenni a felniben a rossz helyen lévő, magas szegélykövek



A falon lévő festéknymok alapján sejthető, hogy hiba csúszott a tervezésbe

GARÁZS VITÁK



Nemhogy az általános európai szabályozás hiányzik, de sokszor országon belül is eltérnek az előírások. A helyek mérete attól is függ, hogyan vannak tájolva a közlekedőhöz képest, és hogy az utóbbi milyen széles. Egységes a beállók ötméteres, illetve a közlekedővel párhuzamos helyeknél hatméteres hossza, a 2,5 méteres szélességet pedig egyre több cég száll síkra.



„Mivel a parkolási létesítmények számát és az autópark korát illetően jelentős a lemaradásunk, nyitott a lehetőség, hogy az újonnan épülő garázsokba beépítsük a keserves nyugati tapasztalatokat.”

Rodé Lajos, a KOEM Mélygarázstervező Kft. ügyvezetője

wagen Golf szinte lötyög a szabványos parkolóhelyen, addig a típus jelenlegi, hatodik generációja már 1,78 métert foglal el a rendelkezésére álló helyből. Vagyis egy centiméterrel szélesebb, mint a mostani E-Merci őse, a legendás Állólámpás. Főleg a kompakt autók méretnövekedése jelent problémát. Míg ugyanis a Mercedes limuzinja mindössze 5 centimétert gyarapodott szelvében az elmúlt három évtized alatt, addig a Golf 17-et. A kisautóknál sincs ez másként: a mai Polo 12,1 centiméterrel szélesebb a legelső generációnál, vagyis hét centiméterrel teste-sebb, mint egy harminc éve gyártott 3-as BMW. A méretek növekedése miatt megszorodtak a horzsolások és a rányitott ajtók okozta horpadások.

A parkolóházak forgalmi sávjainak rendeletben szabályozott szélességét is meghaladta már az idő. 1975-ben akár szűk helyre is könnyen be lehetett parkolni egy 3,72 méter hosszú Golfal, mai, 4,2 méter hosszú utódával már cseppet sem ilyen egyszerű a helyzet. A gyakorlatlan vezetőt sokszor igen nagy kihívás elé állítja a feladat, ráadásul számolnia kell a nagyobb fordulókörrel és a nehezebben belátható karosszériával

is. Ma már a parkolóhelyek hossza is egyre több gondot okoz. A törvényi előírás szerint gépkocsinként öt méternek elégnek kell lennie, holott sok típus már most vésszesen megközelíti, a luxusautók esetében pedig meg is haladja ezt az értéket. Egyedül az nyújthat némi vigaszt, hogy egyre több esetben segíti parkolóradar a manőverezést.

Bár elsőre úgy tűnik, a létesítmények üzemeltetőinek jó, ha minél több autó zsúfolódik össze egy adott helyen, könnyen visszaüthet a dolog. Sok autós ugyanis kerüli azokat a szűk parkolóházakat, ahol egyszer már kellemetlen élményben volt része. Sok építető abban a tévhitben él, hogy a törvényileg előírt méretek kipróbált, ésszerű parkolóhelyeket eredményeznek, és csak később szembesülnek vele, hogy nem felelnek meg a mai kornak. Németországban az is gondot jelent, hogy sok mélygarázs legalább olyan régi, mint a kialakításukra vonatkozó rendelkezések, a legtöbb üzemeltető viszont nem akarja korszerűsíteni ezeket.

Az érintettek többsége azonban szerezésére felismerte a változtatás szükségességét, amit jól példáznak a „családi” parkolóhelyek. Ezek egy méterrel

szélesebbek a szokásosnál, hogy kényelmesen és biztonságosan meg lehessen oldani a kisgyerekek és a baba-hordozók beszállítását. Érdemes felszámolni a magas szegélyeket is, hiszen sok drága felniben tettek már kárt. Az új építésű parkolóházakban ezért már nem találkozni velük, a régi létesítményekben pedig rendre eltávolítják őket. Törekednek arra is, hogy kevesebb pillért kelljen alkalmazni az újonnan létrehozott mélygarázsok egyes szintjeinek alátámasztására. A nyugati szakembereknek tehát súlyos döntéseket kell hozniuk, hogy maradjanak-e a szűkös helyviszonyok, vagy az amúgy is kevés parkolóhely 33 százalékának rovasára szélesítsenek-e rajtuk. Rodé Lajos szerint tehát akár profitálhatunk is abból, hogy Magyarországon újabb és kevésbé kiterjedt a parkolóház- és mélygarázs-infrastruktúra. „Így kevésbé kell a saját kárunkon tanulni” – mondja a szakember, de figyelmeztet: ha nem foglalkozunk a törvényi szabályozással, az autók elhízásával utolérhet a probléma.

Szöveg: René Olma, Kismartoni András
Kép: Reinhard Schmid