

A rossz útrészeket ki kell kerülni, ha ezzel hosszabb utat is teszünk, mert inkább öt perccel később érjük a célba, mint esetleg soha!

\*

Biztos vagyok abban, hogy ezzel a kiképző módszerrel nemcsak az egyes ember, de a gépkocsizó kötelékek alkalmazhatósága is megbízhatóbb lesz. A vezetés feladata a kiképző kereteknek időt és módot nyújtani az előkészületekhez, míg a gépkocsizó vonatsapatra hárul az a felelősségteljes feladat, hogy a kiképző kereteket valóban értékes oktató szakkeretekké képezze.

*Kulay Sándor*

## ÚJ MAGYAR KIS GÉPKOCSI TERVE

(Ismertetés és hozzászólás.)

**A** Magyar Technika I. évfolyamának 2. számában Pentelényi János ismertette új magyar „nép” gépkocsijának tervét. („Új kisautó-típus terve”). Mivel a tervező szerint a kocsí hazai mintagyártása, majd sorozatgyártása megvalósítás előtt áll, mint olcsó hazai gyártmány a honvédség gépkocsí-utánpótlásakor figyelembe jöhet és esetleges gépjármű-sorozás esetén is valószínűleg sok lesz majd belőle a bemutatott gépkocsik között. Ezért a honvédség szempontjából nem lesz érdektelen, ha a tervező cikke nyomán röviden ismertetem a gépkocsí tervét és ezzel kapcsolatos észrevételeimet, különös tekintettel a honvédség szükségleteire.

A terv szerint az ilyen „népkocsinak” a következő alapkövetelményeknek kell eleget tennie: 1. kis önsúly, 2. lehetőleg kevés alkatrész, 3. egyszerű szerkezeti elemek, 4. nagy igénybevételre és hosszú élettartamra való méretezés, 5. kis előállítási költségek; a kis üzemanyagfogyasztást nem említi.

A tervező a feladatot a következőképpen oldotta meg (a részletesebb adatokat lásd a hivatkozott cikkben):

Farmotoros, 2-ülékes csukott kiskocsí, hátul (a motor felett) csomagtérrrel és 2 gyermeküléssel, egybeszerelt motor-, sebességváltó- és kiegyenlítőművel, 2 lengő féltengelyes hátsó kerék-meghajtással, független kerékrugózással (keresztrugók), alacsony súlyponttal.

A motor 2-ütemű ellenöblítéses, 2-hengeres léghűtéses, keverék-olajozással; a hengerek térfogata 500 cm<sup>3</sup>, a teljesítmény 3600 1/min fordulaton 15 LE. A lendkerékben elhelyezett turboventillátor a kocsí elejéről szívja a levegőt; úgy méretezték, hogy hosszabb hegymenetben is megfeleljen.

A kocsí az ülésből kézzel indítható. Villamos berendezése egyszerű; szükség esetén akkumulátor nélkül is működésképes (túlméretezett lendkerék-mágnes). Sebességi fokozatok: I sebesség 24 km/ó, II 42 km/ó, III 75 km/ó, IV háaramenet. Üzemanyagfogyasztás 5—6 lt/100 km.

Főméretek: Nyomtáv 1100 mm, tengelytáv 2000 mm, teljes kocsihosszúság 3000 mm, magasság 1300 mm. Önsúly 350 kg, ebből az alváz súlya 270 kg.

A kocsi  $\frac{1}{2}$  t-s tehergépkocsi kivitelben is készíthető (+2 személy). Ekkor a fontosabb eltérő adatok: sebesség 60 km/ó, üzemanyagfogyasztás 7 lt/100 km, önsúly 450—500 kg, rakodófelület  $1300 \times 1800$  mm, tengelytáv 2400 mm, teljes kocsihosszúság 3650 mm, magasság 1350 mm.

A személygépkocsi tervét illetőleg észrevételeimet a következőkben foglalom össze:

A kocsi műszaki megoldása igen érdekes és megfelelőnek látszik. A részleteket illetőleg érdemleges hozzászólást egyébként nem igen lehet tenni, mert az eredeti ismertetés is csak az egyes kérdések és feladatok elvi megoldásait ismerteti.

Másként áll azonban a dolog a kocsi teherbírásával.

Mihelyt ugyanis a tervező feladata az, hogy olyan kis gépkocsit szerkesszen, amely majd a legnagyobb számban lesz eladható, amelyekre tehát a legnagyobb szükség van, akkor feladata nem csupán abban áll, hogy bizonyos nagyságú, teherbírású gépkocsit műszakilag helyesen és hasonló kocsikhoz képest olcsó kivitelben szerkesszen meg, hanem neki kell a cél figyelembevételével a kocsi nagyságát, illetőleg teherbírását is megválasztania. Úgy látszik, hogy a tervező ilyen értelemben nem fontolta meg eléggé a kérdést, — az 5. pontban felsorolt alapfeltételek között sem szerepel, — és választotta az adott szerkezeti megoldás esetén egyébként szinte magától következő, mert legkönnyebben megvalósítható, kétüléses megoldást.

Az elmúlt háború előtt, de részben még a háború alatt is, egyre nagyobb számban futottak nálunk külföldi gyártmányú, aránylag olcsó kiskocsik. Ezeknek legnagyobb része négyüléses volt és csak néhány százaléka kétüléses. Ebből következik, hogy amennyiben egyetlen egységes kis gépkocsi fajtát akarunk gyártani, annak négyülésesnek kell lennie.

Ez természetes is: Erre a kocsifajtára van leginkább magáncélra, üzleti célra és a honvédségnek is szüksége, mind béke-, mind pedig háborús használathoz. Az utóbbira egyébként a tervezett kocsi csak korlátozottan alkalmas, mint általában a polgári használatra szánt kocsik. 2-üléses gépkocsi bevezetésével a honvédségnél tudomásom szerint nem is kísérletezték, egy esetet kivéve, amikor is azonban a kocsik egyáltalán nem váltak be.

Mindezek alapján kívánatos volna, ha a tervező még a sorozatgyártás megkezdése előtt tervét átdolgozná 4-ülésesre. Itt az jelenthet nehézséget, hogy a választott szerkezeti megoldás mellett a legkönnyebb volt a 2-üléses kivitel; a farmotor miatt 4-üléses kivitel esetén a kocsit jóval meg kellene nyújtani és a kocsiszekrényt megnövelni.

A kis tehergépkocsi tervét illetőleg nincs különösebb észrevételem, mivel a honvédségnek ilyen kocsira legfeljebb csak kivételesen, illetőleg szükségyszerűen lehet szüksége.

Vasy Géza