



1. Szemre tetszetős gépkocsi
2. Kényelmes irányítás
3. Nagyobb élettartam

ezzel kell foglalkoznunk az autógyártás távlati terveiben

Winkler Dezső Kossuth-díjas, a Járműfejlesztési Intézet igazgatójának nyilatkozata



Winkler Dezsőnek, a Jár-műfejlesztési Intézet Kossuth-díjas igazgatójának országos hírnevét. Ezen nincs csodálni való. Winkler elvtárs még a régi győri Rábagyárban kezdte munkáját.

Munkásságát méltányolta kormányzatunk is, amikor a Jár-műfejlesztési Intézet meg-
születésekor őt bízta meg az intézet vezetésével. Hogy jó volt a választás, arról a tények, az eredmények, az új típusok, s nem utolsósorban a Kossuth-díj beszél.

A Jár-műfejlesztési Intézet munkájáról, ter-
veiről, a magyar autógyártás jövőjéről nem is beszélhet hivatottabb személy, mint Winkler elvtárs. Szavai nyomán kialakul a magyar gépkocsigyártás jelenlegi képe és helyzete. Sajnos, a tervezés nem mindig követheti a legjobb megoldásokat, mert figyelemmel kell lenni az ipar színvonalára, adottságaira, a gépek kapacitására. De mindezek mellett a Jár-műfejlesztési Intézetben születnek azok a ter-
vek, elgondolások, amelyeknek nekünk, az ipar-
nak kell megvalósítanunk.

Első kérdésünk a magyar autógyártás jövőjéről szól. Hogyan látja Winkler elvtárs a világpiac és a külföldi gyártmányok ismeretében a magyar autógyártás jövőjét?

— A magyar autógyártás kérdése egyenlő a minőség kérdésével — mondja. Mindez természetesen összefügg a technika fejlesztésének problémáival is. Hiszen automata gépsorok beállításával egyszerűen megszűnik a selejtgé-
gyártás. Erre azonban mi még nem gondolhatunk. Az általunk gyártott darabzámoknál nem lenne kifizetendő a teljes automatizálás.

— Mégis mi a minőség javításának módja? — kérdezzük.

— Ez elsősorban a munkásokon és műs-
zakian múlik. Minden munkás legyen szigorú ellenőre a rajzszerinti, vagyis a minőségileg helyes munkának. Persze szabad, sőt szüksé-
ges a normák túlteljesítése, de a túréseket és a finomságokat be kell tartani. Sajnos sok-
szor nem így történik. Elhagyják a finom fo-
gásokat és ilyen módon gyártott alkatrészeket szerelnek a motorba. A versenyképesség szempontjából három feladat áll előttünk: először is szemre tetszetős gépkocsikat kell gyártanunk, másodsorban meg kell oldanunk a kényelmes kiszolgálás problémáját. A vezető-

fűlkét, a műszerfalat úgy kell elkészítenünk, illetve a gépkocsit úgy kell megkonstruálni, hogy az minél kevesebb erőfeszítéssel irányítható legyen. A harmadik — a nem kevesbé fontos — probléma az élettartam kérdése. Itt gondolok az átlagfogyasz-
tásra, a lóerő-eljesítményre, az úrtar-
talomra és a gépkocsi önsúlyára is. Jelenlegi gyártmányaink ebben a tekintetben elég sok kívánni valót hagynak maguk után. Mindezek ellenére megállapíthatjuk, hogy a Csepel Diesel-motor a kisebb hibák kijavítása esetén jó és hosszú ideig korszerű lesz világ-
viszonylatban is.

— Milyen eszközökkel lehet korszerűsíteni jelenlegi motortípusainkat és a gyártást, s milyen új konstrukciók készültek, illetve milyen kísérletek folynak?

— Sok mindenről lehetne beszélni — vá-
szol Winkler elvtárs. — Csak egy-néhány pél-
dát említek meg. A krómozott hengerperse-
lyekkel lényegesen növeljük a gyűrűk élet-
tartamát. Az edzett hengerpersely például az eddigihez viszonyítva háromszoros élettartam mellett kevesebb olajat fogyaszt, mert a szivacsos krómréteg aránylag gyorsan lekopik, felveszi a persely alakját és teljesen tömít. Beszélhetek a gázcementálásról is, ami az ed-
digi eljárásoknál jobb és olcsóbb, mert fina-
mabb a kivitelt és elmarad a reve. Ugyan-
kor a gázcementálással egyidőben megoldható az edzés is. Meg kell említenem, hogy a hegyi kocsik készítése a Csepel Autógyár szempont-
jából rendkívül fontos. Szükséges, hogy azok jók és tetszetősek legyenek, mert csak így ér-
hető el, hogy újra megnyíljon számunkra a kínai piac.

— Mi a véleménye Winkler elvtársnak a Csepel Autógyár egyéb problémáiról?

— Először is vissza kell szerezniünk külföld előtt a bizalmat, ami nagyrészt amiatt ingott meg, mert nem szállítottunk számukra tartalékalkatrészeket. Örömmel hallottam, hogy a harmadik negyedévben a pótalkatrész-tervet is teljesítették. Fontos, hogy ez továbbra is így legyen. Tovább kell fejleszteni a helyes kezdeményezéseket, mint például a hegyi kocsik és az edzett hengerpersely gyártásának tervbevétele, amellyel a Steyr-gyárat is meg-
előztük. Ezt más vonalon is meg kellene csinálni.

— Befejezésül, kérem tolmácsolják üzenete-
met az autógyáriaknak. Szeretném, ha a Cse-
pel Autógyár és a Jár-műfejlesztési Intézet közötti viszony megjavulna. A jobb és mégér-
tőbb össz munka mindannyiunk érdeke. A „Fényszóró” hasábjain keresztül kérem az autógyár vezetőit, műszaki dolgozóit és mun-
katársait, hogy a magyar autógyártás jövője és fejlesztése érdekében segítsék a mi munkánkat, ezt a közös munkát — fejezte be szavait Winkler Dezső elvtárs.

Bartók Béla út 104. Vajon ki gondolná az utcai járókelők közül, hogy mi rejtezik a szürke falak mögött. Akit megkérdeztem, még válaszolni is alig tudott. Kimeresztett szemekkel bámult rám, hogy ugyan miért érdekel en-
jem, hogy tudja-e mi van abban a házban. Nem tudta. De aztán feltalálta magát és annyit szólt: — Ol-
vassa el azt az írást — s a kapun kifüggesztett táblára mutatott: Jár-műfejlesztési Intézet. Pedig, ha ott-
marad, s velem jön, ma már talán több érdeklődést mutatna e szürke ház iránt. Mert kit ne érdekelne, ha olyan emberek közé kerül, akik a jövőt tervezik.

— Itt prognózis alapján dolgoznak — mondotta valaki kísérőim közül — és igaz volt. Prognózis any-
nyi, mint előrelátás. Valóban az van itt. Emberek, akik előtt még régi motorok, régi típusok állnak, de ők már az újat kutat-
ják...

Menjünk velük néhány percre, nézzünk körül munkahelyükön, pillant-
sunk mi is a jövőbe...

Gömbgrafitos öntéssel készítik majd a főtengeleket

Nézzünk egy kissé távo-
labbra is. Vajon milyen tervek foglalkoztatják a Jár-
műfejlesztési Intézet dolgozóit, milyen elképzeléseik vannak a távolabbi jövőt illetően.

Már most folytatnak kísér-
leteket egyes öntési hibák megszüntetésére, és már dic-
sekedhetnek is eredménnyel. A 8 hengeres motorhoz készülő hengerfejek az első öntés után selejtmentesek voltak. Hogy ez milyen nagy szó, azt a szak-
emberek tudják igazán. Dehát ez csak a kezdet. A terv az, hogy a jövőben a főtengeleket sem kovácsolják, hanem gömbgrafitos öntéssel készítik. E módszerrel, ha ezt sikerül megvalósítani, a jelenlegi anyagfelhasználásnak legalább 50 százaléka megtakarítható.

Az is a tervek között szere-
pel — ami tulajdonképpen már a megvalósítás útján jár —, hogy gyárunk számára ösz-
szeállítják a nagyfrekvenciás edzőberendezést és eljönnek, segítenek felszerelni, beállítá-
ni. Egyszerűen megtanítanak arra, hogyan kell e nagy fontos-
ságú berendezéssel bánni.

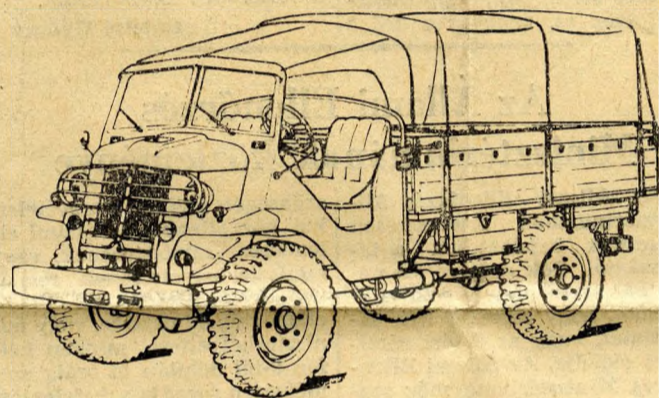
Talán a legjelentősebb terv, ami a jövő esztendő elején kerül megvalósítás-

ra, a rádió izotóp-laboratórium felállítása. Ennek a jelentősége sok más mellett az, hogy olyan technológia bevezetésére nyújt lehetőséget, amely alap-
ján készített alkatrészek egy-
időben szorulnak javításra. Tehát nem történik majd meg, hogy minden alkatrészhibánál külön-külön állnia kell a koc-
sának. Ezáltal nagyarányú idő-, pénz- és szerszámmehta-
karítás válik lehetővé.

És még egy elképzelés, amelyik azt bizonyítja, hogy az itteni dolgozók reális talajon állnak. Gondolatban már felmerült, hogy idővel a meglévő Csepel-típusok is ki-
öregednek. További frissítésre lesz szükség. Ez persze még igazán távoli probléma, de probléma, hát gondolkodnak felette. S már van is elképze-
lés: a kétütemű motor.

A kétütemű nagy motorok alkalmazása ugyanis, amint ezt néhány külföldi — főleg szovjet — példa bizo-
nyítja, mindenképpen kifize-
tendő. Ezért foglalkoznak a Jár-műfejlesztési Intézetben már most ezzel a jelentős kér-
déssel.

A képről talán sokan rá-
ismernek a valamikor gyár-
tott 130-as Csepel gépkocsi-
ra. Valóban nagy a hasonlós-
ság. De ez nem csoda, his-
zen ez az úgynevezett 200-
as kis teherautó testvére az előbbinek, csakhogy ezen a vezetőfülkét előre helyezték a motor mellé. Így lett a ré-
gi típusból, a mezőgazdaság számára is használható te-
herautó.



Készül a gépkocsivezető kedvence:

a hidrodinamikus nyomatékvaltó

Hidrodinamikus nyomaték-
váltó. Rendkívül izgalmas probléma ez minden szakem-
ber számára. Mindenki kutat utána, érdeklődik felőle. De még kevesen látták. Itt-ott fel-
bukkant róla egy-egy fénykép és néhány mondat is. De sok-
kal több nem.

Hatalmas piros autóbusz áll a Kísérleti-üzem udvarán. A lökhárító fölött nagy olajhűtő tűnik fel. Ez tehát a hidrodinamikus sebességváltóval fel-

sem szükséges a kuplungozás.

Hogy a két eljárás között mi a különbség, azt csak az tudja igazán, aki már vezetett autóbuz-
sot.

Üljünk a vezető mellé és figy-
eljünk a hidrováltó üzemel-
tetés közben. Utkereszteződés-
hez érünk. A piros lámpa álljt parancsol. Néhány másodperc

szert kísérleti autóbusz. A kocsik belsejében a lépcsővel szemben különféle fogantyúk, csövek állnak ki a fenékdiesz-
kázatból. Ha eltávolítjuk a borítódieszkat, máris előttünk áll a kerestet hidrováltó.

Bármelyik autóbuszvezető irigykedve nézné ezt a szerke-
zetet. Mert ezzel indításkor és gyorsításkor nem kell fokozat-
ról fokozatra kapcsolni. Elég lenyomni a gázpedált. És gyors-
ítás közben

és már indulhatunk is. Koc-
sunk folyamatos gyorsulással, sebességváltás nélkül folytatja útját és sorra előzük meg a többi autóbuzsot. A kényelmi szemponton kívül a sebesség-
váltással járó erős rázkódtatás-
sok is elmaradnak s ez előse-

gíti a motor és a hátsóhid élet-
tartamának megnövekedését.

A hidrodinamikus nyomaték-
váltónak egyelőre csak a hidraulikus része készült el. A mechanikus rész most van gyártás alatt. Hogy a hegyi-
kocsiknál alkalmazható legyen, külön áttétellel fogaskerekes kiegészítőt is készítenek. Sőt a mechanikus kiegészítő-szer-
kezet bizonyos esetekben fék-
ként is használhatják.

A kísérleti darab tervezését és gyártását elősegítette az, hogy a szovjet dokumentációs anyagok között nem ismeret-
len az ilyen rendszerű hidro-
váltó. Természetesen figye-
lembe vették a Csepel D-613 típusú 6 hengeres motor adottságait is.

Az intézet kísérleti gyára, Nyíri Imre gyárvezető irányí-
tásával készítette el a minta-
darabokat. A szerkezet lénye-
gét jelentő kis lapátokat Gáll Albert faragta ki. A nagy munka bizonyítására csak egy példát. Egy hidrodinamikus nyomatékvaltóhoz

270 darabka

kis lapát szükséges! Dénes Róbert tervezőmér-
nök és munkatársai sem dol-
goztak hiába. A hidrodina-
mikus nyomatékvaltó a tervek világából alakot öltött és ma már megfogható valóságként bizonyítja a magyar mérnö-
kök, műszakiak és munkások nagyszerű képességeit.

Ma még csak a prototípus próbák folynak, de nem lehet-
etlen, hogy rövid idő múlva gyárunk szériában fogja gyár-
tani a hidrodinamikus nyomaték-
váltót. Az új típusú kocsik nemcsak Budapest közlekedési problémáit enyhíti majd, hanem bizonyára külföldön is to-
vább növeli a magyar gépkö-
csi híret.

Nyolchengeres motor, kéttonnás teherautó

Készülnek az új gyártmányok prototípusai

A kutató emberekről el lehet mondani, hogy egy lépéssel mindig előbb vannak a jelen-
nél; hogy nem annyira a má-
ban, mint inkább a holnapban járnak. Persze fennáll a veszé-
ly, hogy elszakadnak a jelen-
kor problémáitól. Abban az esetben jövőbelátásuk nagyon sokat veszít értékéből.

Nem! Nem! Félreértés ne essék. A Jár-műfejlesztési In-
tézet dolgozóival kapcsolatban még csak beszélni sem lehet ilyesfajta hibáról. Ott nem egyoldalú kutatók dolgoznak. Valahogy úgy lehetne őket jel-
lemezni, hogy látják — még-
hosszá nagyon is világosan — a ma égető kérdéseit, és azok-
ból indulnak ki. Kísérletez-
nek, kutatnak az új után. És nem sokkal később, hogy elju-
tott hozzájuk napjaink problé-
mája, kibontakozik gondolat-
ban, majd papíron az új, a jö-
vő. És aztán következik min-
den elméletnek a vizsgálata: a gyakorlat.

Elképzeltető, hogy ott mindig uralkodik egy kis feszültség, egy kis izgalom, hogy vajon sikerül-e... Vajon mindent alaposan átgondoltunk-e, vagy...

Most is ilyen légkör kellős közepébe pottyantunk bele. Ugy figyelték a munkát, a műveleteket, mint orvos a va-
júdó anyát. Még nem született meg, csak születőben van. Al-

katrészeit különös gondal ké-
szítik az üzem dolgozói. Már készen vannak a főtengelek, a lendkerék-koszorúk, a buty-
kóstengelyek, vezérműkere-
kek, hengerfejek, és a rezgés-
csillapítók.

Dehát mi különös van eze-
ken, hiszen közönséges motor-
alkatrészek — mondhatja bár-
ki.

Igenám! Csakhogy mégsem akármilyen alkatrészek, ha-
nem a készülő 8 hengeres mo-
tor tartozékai. Milyen régi szükséglete ez autóbuzsipa-
runknak. De eddig nem tudtuk előállítani. Most végre eljutot-
tunk oda, hogy nagy kocsijain-
kat 160 lóerős motorokkal lát-
hatjuk el. Megszűnik majd a sok panasz, a „Justa” motorok-
ra, s amiatt, hogy a nagy bu-
szoknál lassú a felgyorsulás.

Mostanában kísérletek foly-
nak az autóbuzsoknál mind gyakrabban szóba kerülő padló alatti elhelyezhető motor problé-
májának megoldására is. Tervezik és készítik a 4 és 6 hengeres fekvő motorokat.

Ezzel a megoldással tovább lehet fokozni az autóbuzsok térkihasználását.

Fejlődő mezőgazdaságunk már régen kér, jobban mondva követel egy kisebb típusú te-
herautót. Olyasfélé, amelyik erős, mint egy kis traktor, te-
hát bármilyen rossz úton lehet vele szállítani, s amelynek te-

herbírása és rakfelülete is a követelményeknek megfelelő.

Most végre elkészült a 200-as jelzésű kisebb teherautó. Kis „buldog” kocsik is, kéttonnás teherbírással, kiváló terepjáró képességgel, nagy vonóerővel és megfelelő rakfelülettel.

Remélhetőleg ennek a típus-
nak a gyártása egy égető problé-
ma megoldását eredményezi.

„KÍSÉRLETI

ÜZEM.” Milyen bü-
vösen hangzik e két szó. Ezt hallva, a láto-
gató okvetlen valami olyan csodára gon-
dol, amit tulajdon-
képpen elgondolni sem tud. Majd ott —
mondja magának vá-
rakozásteljesen és tágranyit szemekkel bámul vigyázva, hogy tekintete sem-
mit se kerüljön el. De az ajtó mögött megtörik a szem cso-
dát váró fénye és még az álla sem esik le a csodálkozástól. Mi ez? — kérdi ön-
kéntelenül, s arcára kiülnek a csalódott-
ság vonásai.

És az ottaniak már-
szen ott még egy hoz-
zánemért számára is érdekes dolgot mű-
velnek. Filmeznek. Méghozzá a DT-
413-as traktordugaty-
tú fenékhűtési kí-

A Kísérleti üzemben

zések. S abból itt akad jónéhány.

ITT VAN például egy 4 hengeres mo-
tor. Semmi különös nem látszik rajta. Pedig nem azonos a többiekkel. Ez már új fajta, mert új égésterrel látták el. Gömbgőteres, ahogy mondják. Lényege, hogy az üzemanyag az eddiginél jobban keveredik a levegő-
vel, aminek az ered-
ménye, hogy 200 gr/LEo helyett 160—
170 gr/LEo körül lesz a fajlagos fogyasztás.

De lám csak, his-
zen ott még egy hoz-
zánemért számára is érdekes dolgot mű-
velnek. Filmeznek. Méghozzá a DT-
413-as traktordugaty-
tú fenékhűtési kí-

szükség, és ez a „cso-
dabogár”, ez a hordó olyan alkalmatlanság, amellyel szabályozni lehet, hogy mennyi levegőt kapjon a motor.

AZ ABLAKON ke-
resztül jól látszik a gyönyörű Ikarus 55-
ös, az ismert far-
móros autóbuzs. Kö-
zéről már nem mu-
tat olyan szépen, mert „kibelezték”, hiányzik a motorja. — Csak nem javít-
ják?

Szó sincs róla. Ujit-
ják. A motorjának, a 6 hengeres Csepel-
motornak 2200-ról 2400-ra emelik a for-
dulatszámát. Ezzel a 125 lóerős motorból egycsapásra 140 ló-
erőt varázsolnak.

MÉGIS csak menjik valami a bűvös „Kí-
sérleti üzem” elneve-
zés mögött.