

Schmidt László

A Tempo G 1200-as terepjáró gépkocsi II. rész

Az erőátvitel a sebességváltóról a differenciálműre egy kétsoros görgős láncsal történt, amelynek kenéséről a lánckamra aljában lévő (ugyancsak évszak szerint feltöltött téli/nyári) olaj gondoskodott. A láncot időnként utána kellett állítani, amit – annak cseréjéhez hasonlóan – inkább csak szakmúhely tudott elvégezni.

A négy kerék *meghajtó tengelyei* az erős lengőkarok belső csuklóján, két-két csuklóval voltak szerelve, amelyek nem egészen egyszerű kenéséhez SAE 160-as olajat kellett alkalmazni. A kitámasztás nélküli(!) lengőkarok a belső felfüggesztéshez közel, egyenként 3-3, négyszögacélból készült rövid tekercsrugóval támaszkodtak a differenciálházra.

A *fékek*. A láb- és a kézifék is mechanikus (bowden) működtetésű dobfék. Ezek utánállítása a kopás mértékétől függően, a kerekeknél vagy a fékpedálnál is történhetett.

A *kormánymű* csigakerekes, amelynek működése álló helyzetben és középállásban a vezetőülés melletti kar előrenyomásával a hátsó kerékpárra is átvihető. Így a négykerék-kormányzással, amikor a hátsó kerékpár az elsővel ellentétes irányba fordul, a gépkocsi a szokásosnál lényegesen kisebb helyen is meg tud fordulni. Ezt a lehetőséget – a kezelési utasítás szerint – csak rossz úton volt ajánlott használni. Egyenesbe állított kormány mellett, ugyanazon kar hátrahúzásával a hátsókerék-kormányzás kikapcsolása egyben rögzítette is egyenes állásban a hátsó kerékpárt.

A *műszerfalról* mindkét motort – egyszerre, vagy külön-külön – kezelni és ellenőrizni is lehetett.

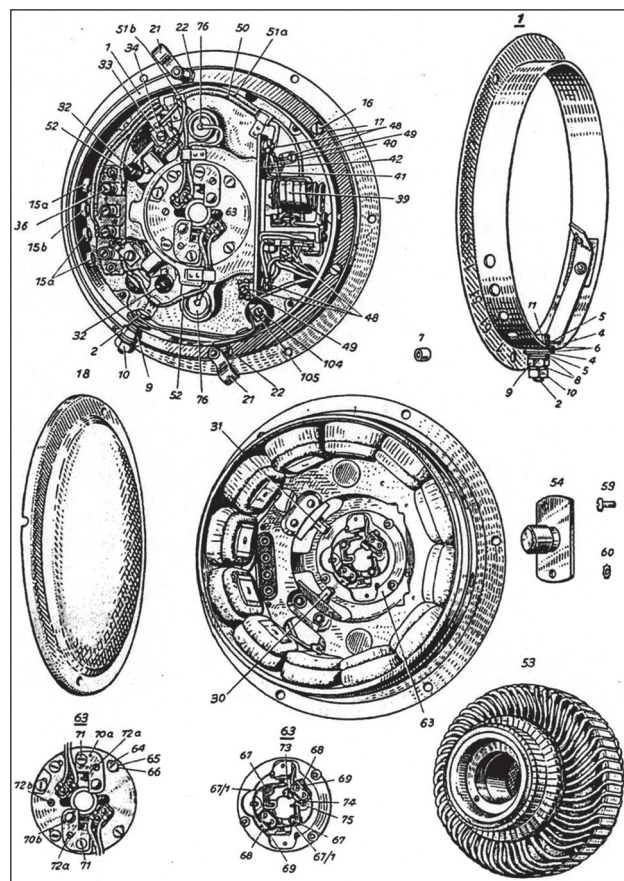
A motorok üzeme közben dinamóként működő két dinastarter töltését külön kontroll-lámpák jelezték. A bal oldali az elsőét, a jobb oldali a hátsóét. Mindkét motornak külön akkumulátora volt, azonban mindkettő az első motortérben kapott helyet.

A hátsó ülések támlájának közepében egy nyílás volt. Ott, a kárpitozáson át vezetett a hátsó sebességváltóhoz a

8. ábra. A független kerékfelfüggesztés kedvező terepjárási tulajdonságokat biztosított



DOI: 10.23713/HT.51.2.12



9. ábra. A dinastarter részei az alkatrész-katalógusból. A bal alsó sarokban a gyújtás alaplap látható külön, balra felül pedig beépített helyzetében, mellette a dinamó feszültség-szabályzója

kapcsolórúd. A hátul ülő személyek vállmagasságában volt a rudazat és annak csuklója.

A gépkocsi két külső oldalán elhelyezett pótkerék először mereven szerelt volt, de később, hogy terepakadályon ezzel ne akadjon fel, forgathatóra alakították.

A kocsik alapfelszereltséggel (egyszerű ülések és műszerfal, vászon „ajtók”) és igényesebb kivitelben (fém, belső borításos ajtók, tetszetősebb műszerfal) is rendelhető volt. A gépkocsi felszereltségéhez zsírzóprés is tartozott.

Ugyanezzel a hajtásrendszerrel kis példányszámban platós tehergépkocsi is készült.

Csaknem 75 év távlatából – érthető módon – nem úgy tekintünk erre a gépkocsira, a konstrukciójára, mint megjelenésekor. A vélemények azonban már a maga idejében is megoszlottak róla. A fő vásárlónak tekintett német





10. ábra. A Tempo G 1200-as terepjáró gépkocsi oldalnézete

Wehrmacht tartós próbák után nem kért belőle, az átvett, és később „bevonultatott” példányokkal együtt sem került több, mint 20-25 darab a német hadsereg szolgálatába. Nagyobb vevők közé tartoztak viszont Németországban a Birodalmi Vasutak és a vámhatóság.

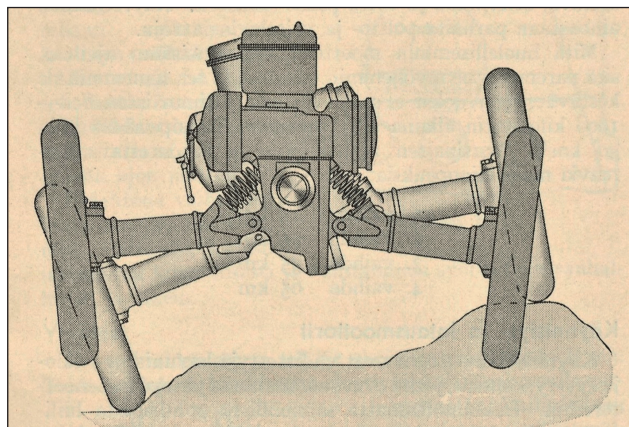
Ha ez nem is műszaki kategória, talán meg szabad állapítani, hogy ez a kocsi első látásra sem tűnt bizalomgerjesztőnek. „Sikktelen” volt hosszú tengelytávjával, komplikált felépítésével, rövid feltámasztású, keményen rugózó lengőkarjaival, a kezeléséhez szükséges ismeretek bonyolultságával. Az egyik erősségének megjelölt négykerék-kormányzás például teljesen feleslegesen bonyolította a gépkocsi szerkezetét, más (pl. több német katonai) gépkocsin ezt rövid alkalmazás után elhagyták. A termoszfion hűtés egy terepjáró, tehát sokszor lassan haladó, magas motorfordulatszámú üzemelő gépkocsi motorjának működéséhez eleve nehezen illeszthető. Az ára sem volt kedvező. Magyarországon 1939-ben a Tempo G 1200-es ára 8000 pengő volt, ugyanakkor egy négyhengeres, 43 lóerős Opel Olympia-ért 3380, egy 8-hengeres, 60 lóerős Ford V8 személygépkocsiért 6125 pengőt kértek. Pedig a gyártó cég nagyon komoly propagandát fejtett ki a terepjáró mellett, amit alá is tudott támasztani az addig készített, és nagy számban értékesített 3-, valamint 4-kerekű Tempo gépkocsikról kialakult, valóban rendkívül jó véleménnyel.

Érdekes módon több ország hadseregénél „bejött” ez a típus. Eltérő, de némely esetben magas darabszámban

11. ábra. A gazdagabb felszereltségű változat műszerfala és kezelőszervei, valamint kárpitozott, fém ajtók. A kézfék és a négykerék kormányzás kapcsolókarja mellett itt is jól látható a csuklókkal ellátott sebességváltó rudazat



12. ábra. A Tempo G 1200-as katonai terepjáró magyar területen, 1944-ben, terepen (Fortepan 72883)

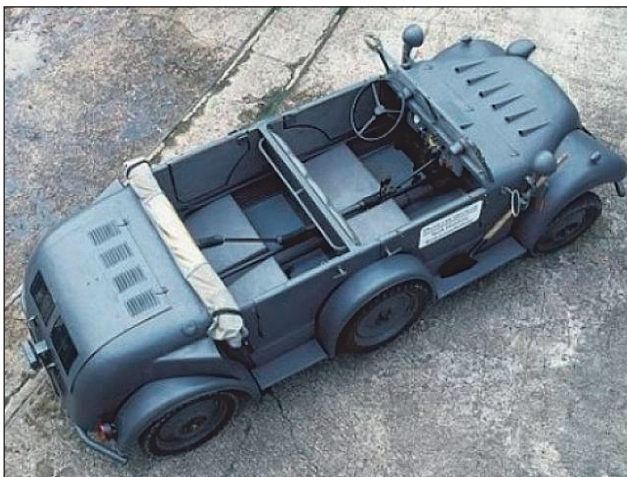


13. ábra. Az első meghajtóegység kétirányú, rugózatlan kitérést szemléltető rajza. Megfigyelhetők a differenciálházon feltámasztott rövid tekercsrugók

vásárolt 1936 és 1939 között ilyen Tempo terepjárót elsősorban Svédország (400 db), Románia, Finnország, Dánia, Kína, de még Brazília és Mexikó is. A terepjárót a Magyar Királyi Honvédségnek is felajánlották, és azt a Haditechnikai Intézet Bartholomeidesz Sándor hmtk. ezredes vezetése mellett alapos vizsgálatnak vetette alá. A vizsgálat eredménye ma már nem lelhető fel, de nyilván nem volt pozitív, mert a Honvédség nem vásárolt a típusból, mindössze három példányt vett át használatra.



14. ábra. A Budapesti Elektromos Művek Tempo G 1200-as terepjárója. Helyzete jól szemlélteti az elforogni képes pótkerék szerepét



15. ábra. A Tempo G 1200-as terepjáró gépkocsi felülnézete

16. ábra. A finn hadsereg teszteli a – külön rendelés alapján így gyártott – hatszemélyes változatot



A forgalmazó természetesen magánhasználatra is kínálta, de ára és az egysíkú használhatósága miatt sokat bizonnyára nem adott el belőle. A mai ismeretek szerint a Budapesti Elektromos Művek vásárolt néhány példányt. Egy fénykép tanúsága szerint viszont Horthy Miklós gépkocsiparkja is rendelkezett egy ilyen Tempo terepjáróval, amit a kormányzói pár esetenként használt is. 1938-ban a Vehiculum Automobilipari vállalat keretén belül a Tempo gyár képviseletet hozott létre Magyarországon. A vállalkozásba beszállt Nagy Géza, a két háború közti időszak legismertebb karosszéregyártója is. Számára bizonyára ígéretesnek tűnt a Tempo kocsik – köztük a terepjárók – karosszálásának lehetősége. Néhány felépítmény megépítése után, feltehetően a jelentős megrendelések (pl. a honvédségi) elmaradásával azonban kilépett a vállalkozásból.

A terepjáróból 1937-től 1944-ig 4000 példány készült. Túlélő példányai sok műszaki és haditechnikai múzeumban, gyűjteményben megtalálhatóak. Magánkézben is üzemel még néhány tucat ilyen Tempo, nem csak Európában, de még Dél-Amerikában is.

Maga az ötlet, egy gépkocsi két külön motorral/sebeségváltóval meghajtása azonban a Tempóval nem halt ki. Húsz évvel annak bemutatása után, 1958-ban jelent meg az autópiacon a Citroën 2CV 4x4 Sahara „terepjáró”. Ugyancsak két (léghűtéses, 425 cm³-es, 16,5 LE-s boxer-) motorral. A szaksajtó véleménye szerint drága, komplikált és szeszélyes volt. Így ezt a kocsit sem teljesítménye, inkább különlegessége miatt lehetett közel 9 év alatt mindössze 700 példányban eladni.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK

Ulrich Menzel úr, Tempo-Club Deutschland szíves közlései;
<http://www.tempo-dienst.de/Modelluebersicht/tempostory.html>;
v8cars.hu/cikk0357/otdk-2013-molnar-gyula.pdf;
 Werner Oswald: Die Kraftfahrzeuge und Panzer. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1982.

(Fotók a szerző gyűjteményéből.)