

usw., sondern auch Industrie, Wirtschaft, Transportwesen und deren Kapazität und nicht zuletzt die politischen Verhältnisse des Landes. Nur intensive Aufklärung aller dieser Gebiete mit allen zu Gebote stehenden Mitteln und rascheste Auswertung der Aufklärungsergebnisse ermöglichen das rechtzeitige Erkennen von militärischen Maßnahmen fremder Staaten, die gegen den eigenen Staat gerichtet sind. Im Krieg stellt die Friedensarbeit des G 2/S 2 sodann die Grundlage dar, auf der mit Hilfe der Ergebnisse der nunmehr kriegsmäßigen Feindaufklärung jeglicher Art die neue Lagefeststellung aufgebaut werden muß. So wie jeder Zweig des militärischen Dienstes seiner Vorbereitung für den Ernstfall bedarf, so bedarf insbesondere

der G 2-Dienst einer mindest ebenso intensiven Planung, Vorbereitung und Übung. Hierbei ist zu bedenken, daß nach der Ausbildung erst eine längere Praxis und selbst erarbeitete Erfahrung einen Neuling im G 2-Dienst befähigen, erfolgreich in diesem Dienstzweig zu arbeiten. Allgemein wird die Zeit bis zum Beginn der produktiven Arbeitsleistung auf etwa ein Jahr geschätzt. Ein häufiger Wechsel des G 2/S 2 ist daher im Interesse des Dienstes ebenso zu vermeiden wie eine zweckentfremdete Verwendung dieses Spezialisten. Der G 2/S 2-Dienst ist nicht Selbstzweck: Er dient dem Befehlshaber/Kommandanten zur Erarbeitung des Entschlusses, der mit geringstem Einsatz den höchsten Erfolg bringen soll. **Richtig verwendet hilft der G 2/S 2 Blut sparen.**

Der Lastkraftwagen 1,5 t „Husar“

Ein neuer, leichter und geländegängiger Heereslastkraftwagen der Österreichischen Automobil-Fabrik Aktiengesellschaft

Das österreichische Bundesheer bemüht sich seit langem um die Erneuerung seiner Kraftfahrzeugausstattung. Dazu hat die heimische Automobilindustrie in den letzten Jahren den leichten LKW 700 AP Puch „Haflinger“ sowie eine Reihe von mittleren und schweren LKW entwickelt. Nach wie vor fehlte aber ein Fahrzeug, das den eingeführten Dodge ersetzen kann.

Nunmehr hat die Österreichische Automobil-Fabrik A. G. in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wehrtechnik des Bundesministeriums für Landesverteidigung mit dem Typ HS-2-90 „Husar“ die Entwicklung eines solchen Fahrzeuges abgeschlossen und die ersten Wagen vorgeführt. Das 1907 gegründete Werk kann mit seinem Vorläufer, der Österreichischen Fiat-Werke A. G. (Austro-Fiat) auf eine große Tradition im Bau von Heereskraftfahrzeugen zurückblicken, stellte es doch bereits vor dem Ersten Weltkrieg 1-t-LKW und 4-t-LKW her, deren Ankauf der Staat subventionierte. Diese „Subventionstypen der k. u. k. Heeresverwaltung“ hatte eine Nutzlast von 4 t und wurde mit einem Anhänger für 3 t geliefert. Auch für das erste österreichische Bundesheer baute das Werk eine Reihe von Kraftfahrzeugen, die bekannten Typen AFH (Austro-Fiat-Heereswagen).

Motor und Antrieb der Type HS-2-90 „Husar“

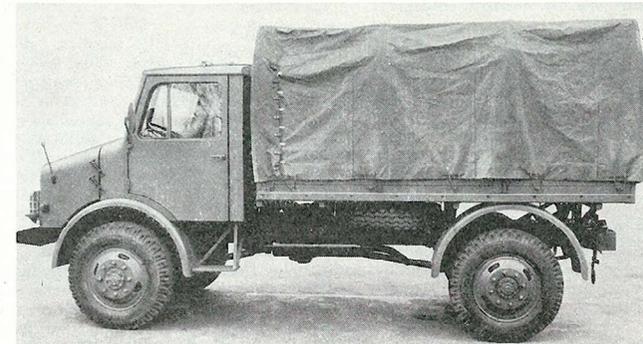
In das neue Heereskraftfahrzeug gelangt ein 4-Zylinder-Dieselmotor mit direkter Strahleinspritzung in den Brennraum des Kolbens zum Einbau. Bei einer Bohrung von 108 mm und einem Hub von 128 mm beträgt der gesamte Hubraum 4,7 Liter. Mit einer Verdichtung von 23:1 leistet er 90 PS bei 2.500 U/min und besitzt ein maximales Drehmoment von 28 mkg bei 1.400 U/min. Die Schmierung ist als Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe und Ölkühler ausgelegt. Zum Starten des wassergekühlten Motors dient ein Schubankeranlasser von 4 PS. In der elektrischen Anlage von 24 Volt liefert die Lichtmaschine 300 Watt und speist damit die zwei Batterien von je 12 Volt und 90 Amperestunden. Der Kraftfluß gelangt über eine hydraulisch betätigte trok-

kene Einscheibenkupplung mit Torsionsdämpfer zum Getriebe. Dieses, ein Allklauen-Leichtschaltgetriebe in liegender Ausführung mit seitlicher Knüppelschaltung, besitzt 5 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang. Das Verteilergetriebe verfügt im Straßengang über eine Übersetzung 1:1 und im Geländegang über eine von 1:2,03. Der Nebenantrieb ist im Verteilergetriebe untergebracht und kann sowohl bei stehendem als auch fahrendem Fahrzeug in Betrieb genommen werden.

Beide Achsen werden angetrieben, wobei der Antrieb der Vorderachse abgeschaltet werden kann. Die Achsen besitzen eine Doppelübersetzung mit 1:5,63. Der Antrieb erfolgt durch spiralverzahnte Kegelräder und schrägverzahnte Stirnräder über ein Lamellen-Selbstsperrdifferential sowie Gelenkwellen auf die Radnabe. Die Räder sind als Stahlblech-Scheibenräder mit Felge 6,50—20 für Einfachbereifung 8,25—20 Cyclop ausgebildet. Die Fußbremse wirkt durch Druckluft auf die hydraulischen Innenbackenbremsen an allen vier Rädern. Die Handbremse als Gestängebremse nur auf die Hinterräder.

Fahrgestell

Der Rahmen ist wie üblich in Stahlkonstruktion hergestellt. Die beiden Längsträger in U-Profil-Form sind mit den 4 Querrägern vernietet. Das Führerhaus bietet Platz für einen Fahrer und einen Beifahrer. Auf der Ladefläche von 3,10 m Länge, 1,9 m Breite und 1,5 m Höhe können sowohl Personen als auch Lasten befördert werden. Beim Personentransport finden auf der Ladefläche 8 Mann Platz, zulässige Nutzlast im Gelände 1.500 kg, auf der Straße 2.500 kg. Das Leergewicht des Fahrzeuges beträgt 3.750 kg und hält sich damit im international üblichen Verhältnis zur Nutzlast. Wegen der bei Heereskraftfahrzeugen wesentlich höheren Beanspruchung liegt es weit höher als bei den rein zivilen Fahrzeugen. Am Heck des Wagens ist eine automatische Anhängerkupplung angebracht, am Bug eine Abschleppkupplung mit Kupplungsmaul und Steckbolzen.



Technische Daten

Abmessungen	
Radstand	3.400 mm
Spurweite vorne	1.654 mm
Spurweite hinten	1.640 mm
Länge über alles	5.400 mm
Breite über alles	2.060 mm
Höhe über alles (beladen)	2.760 mm
Bodenfreiheit unter den Achsen, beladen	300 mm
Bauchfreiheit beladen	300 mm
Rampenwinkel vorne	45°
Rampenwinkel hinten	40°

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Geringste Marschgeschwindigkeit	1,9 km/h
Steigfähigkeit	65%
Walfähigkeit	800 mm
Spurkreisdurchmesser	13.000 mm
Kraftstoffnormverbrauch pro 100 km	13 l

Gewichte

Leergewicht	3.750 kg
Nutzlast auf Straße	2.500 kg
Nutzlast im Gelände	1.500 kg

Füllmengen

Kraftstoff	100 l
Kühlwasser	20 l
Öle: Motor	12 + 2 l
Wechselgetriebe	7 l
Verteilergetriebe	5 l
Vorderachse und Hinterachse	je 11 l

Zusammenfassung

Der neue Heereslastkraftwagen der Österreichischen Automobil-Fabrik A. G. stellt eine bemerkenswerte Leistung der österreichischen Automobilindustrie dar. Dem Bundesheer steht damit aus der heimischen Produktion ein Gruppenfahrzeug und ein leichter, geländegängiger Lastkraftwagen für allgemeine Transportaufgaben zur Verfügung.

— KO —

