

50 éve tervezték a világhírű D4K-B traktorokat Kispesten

A kispesti Vörös Csillag Traktorgyár 1961-ben mutatta be a méltán világhírűvé váló négyhengeres, 65 LE-s, összekerekű, univerzális dízeltraktort, a D4K-t, amely a későbbi D4K-B elődje volt. A traktor megjelenésével szinte egyidőben, nagyrészt a bel- és külföldi üzemeltetők egybehangzó véleményéhez igazodva, felvetődött az igény a D4K traktor nagyobb teljesítményűre történő áttervezésére.

Habár ebben az időszakban egyes nyugati traktorgyárak már kezdték bemutatni a 130-150 LE-s traktoraikat is, a kényszerítő helyzetet mégis a legnagyobb traktorvásárló a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) teremtette meg a VCST számára. A keletnémetek kijelentették a 450 darabos D4K exportszállítást követően, hogy ebben a vonóerő kategóriában saját fejlesztésű, ZT típusú traktorokat kívánnak a továbbiakban használni, hacsak a kispesti gyár nem tud sürgősen „előrukkolni” egy minimum 80-90 lóerős motorteljesítményű, módosított D4K traktorrall. 1964-től a legnagyobb piac a D4K traktort illetően kiesett a traktorgyári exportból. A feladat adott volt, és az előtervek is rendelkezésre álltak, így a dolgok történése az alábbiak szerint alakult:

A kispesti gyárat a korábbi Hofherr múlt hagyományaihoz igazodóan már a II. világháborút követően, sőt egész fennállása során is, az előrelátó, hosszú távra való tervezés jellemezte, amely mindig a megjósolható távlati, ipar- és gazdaságpolitika elvárásaira épült. Ebben az esetben sem történt ez másképp, hiszen már korábban a gyár és az országos főhatósági szervek együttes döntése alapján, 1946-ban az ekkor még Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth Magyar Gépgyári Mű-



1963 „a siker éve”, megjelentek az első, sorozatban gyártott D4K-B traktorok a Budapesti Nemzetközi Vásáron (BNV)

vek RT. (HSCS) nevet viselő kispesti gyárba szerződtek a szakmai zsenialitását már eddig is bizonyított Korbuly Jánost főmérnöknek. Feladatai közé tartozott, a nem különben kiváló tervezőgárda segítségével, egy szakmai elképzelés (előterv) bemutatása, amely a gyár részéről egy olyan erőgépválasztékot produkál, amely 20-80 LE-s motorteljesítmény kategóriában, négylépcsős osztályozásban lesz képes a magyar mezőgazdaság traktorigényét hosszabb távon biztosítani.

Csakhamar megszülettek azok az elképzelések, amelyek a világhírű VCST és DUTRA gépcsaládok kifejlesztésének alapját képezték, az „U” jelű traktoroktól a D4K típusokig bezárólag. Mivel ezek a koncepciók tervezésre készen álltak, így végeredményben az átmeneti D4K-AB és D4K-C kísérleti géptípusok negatív tapasztalatai után megszületett a 6 hengeres Csepel erőforrással ellátott, 90 LE-s motorteljesítményű univerzális dízel traktor, amely a DUTRA családon belül a D4K-B

típusnevet kapta. A tervezés éve Rhórer Emil főkonstruktőr vezetésével 1962 volt és az előzetes mezőgazdasági kiállítási bemutatás után az új traktorok a következő évben már sorozatgyártásban is bemutatkoztak a Budapesti Nemzetközi Vásáron (BNV) – fülke nélküli és vezetőfülkés kivitelben is.

A D4K-B traktor MUNCK árokásával mutatkozik be a götéborgi Országos Mezőgazdasági Kiállításon (Svédország, 1969.)



Korbuly János műszaki igazgatót ugyan a szakminisztérium (KGM) 1950-ben a hazai kőolajipari mélyfúró berendezések gépesítési területére vezényelte át, de az általa irányított traktorgyári munkacsapat továbbra sem télenkedett.

Amikor Korbuly János 1956-ban – a már Vörös Csillag névre keresztelt kispesti gyárba – visszatért, a tervező munka újult erővel folytatódhatott, és egymás után születtek meg a már említett zseniális konstrukciók, amelyek a híres Kossuth-díjat is hozták a D4K traktor révén 1963-ban Korbuly János főmérnöknek és Rhórer Emil főkonstruktőrnek. Korbuly János 1960-ig főmérökként állt a gyár alkalmazásában, de tartalmas és szakmai megbecsülésre méltó munkásságával 1973-ig a traktorgyár konstrukciós főtanácsadója maradt.

A néhai Hofherr gyár egykori jogutódja, a Vörös Csillag Traktorgyár ezzel a típussal fennállásáig, 1973-ig biztosította a magyar traktorgyártás töretlen hírnevét úgy a hazai, mint a nemzetközi viszonylatban is. Az új D4K-B típusú traktor voltaképpen elődjének, a D4K-(A)-nak egy nagyobb, erősebb változata volt. Mivel az akkori törvények, valamint az Országos Anyag- és Árhivatal (OÁH), a Kohó- és Gépipari Minisztérium (KGM) a Gazdasági Bizottsággal (GB) és az Országos Tervhivattal (OT.) egyetemben a gépgyártás területén is magyar fődarabok és alapanyagok beépítését tette kötelezővé, ez az új traktornál is így történt.

A gyár a D4K-B traktor erőforrásául a Csepel Autógyár DT-613 sorozatú, hathengeres, előkamrás dízelmotorját használta fel. A motor 1850/perc fordulaton 90 DIN LE tartós teljesítményt nyújtott. Ez nagy előrelépést

hozott az erőgép univerzális jellegének megerősítésében is. Szembeötlő különbség volt az eddigi teljes önhordó kialakítással szemben a motortartó segédváz (keret) alkalmazása, amely részben a nagyobb motorsúly miatt vált szükségessé. A nagyobb motorhoz az eddigi, házi gyártású hűtőblokk helyett az IKARUS Jármű- és Karosszériagyár nagyobb kapacitású hűtője került beszerelésre.

A gép külső megjelenése egyértelműen az elődjétől megszokott formát tükrözte, egyben hatásosan utalva az erősebb, nagyobb „testvér”, de mindenképpen az egy márka egy család „NAGYDUTRA” tagjára. A traktoron már megjelentek a KRESZ közútra előírt fényjelző berendezései is (irányjelzők, féklámpák, vontató és pótkocsi visszajelző műszerlámpák). Még szembetűnőbb lett az ún. orrmehéz jelleg!

A D4K-B traktor az alaptípustól (D4K) való műszaki eltérései szinte minden fődarabnál jelentkeztek, hiszen a nagyobb teljesítményű, emelt vonóerejű gép hajtásláncja is megerősítő áttervezést kívánt. Így a 6 hengeres motorbeépítésen túl változott a sebességváltó, a hátsó és kiegészítő lehajtás, és a mellő lehajtás belső és külső szerkezete is. Kedvezőbb lett a művelési sebességlepcső és nőtt az országúti vontatási sebesség is. A járószerkezetet szélesebb gumibroncsokkal szerelték, a fékberendezés levegőellátása nagyobb teljesítményűre változott. A D4K-B traktort eleve hidraulikus rásegítésű szervokormányval látták el, amire már eddig is nagy szükség lett volna. A traktor kétebességű erőleadó tengelyt (TLT) kapott az eddigi egy fokozatú helyett (545/min és 990/min) – ezzel kielégíthetővé váltak az általános igényként jelentkező nemzetközi elvárások is. Igaz ugyan, hogy az eddigi rendelhető oldalkihajtás (aratógéphajtás) elmaradt, de ebben az időszakban már nem is volt rá igazán igény. Lényegesen változott a hidraulikus hárompont-függesztés is, úgy szerkezetében, mint teljesítményében is. A vezérlés érzékenysége, pontossága és pozíció tartása egyaránt kedvező irányba változott. Az emelhető teher nagysága lényegesen nagyobb lett.

A gép elektromos hálózata korszerűsödött és az önindító, valamint a töltődinamó teljesítménye is jelentős mértékben, mintegy duplájára nőtt. A későbbiek folyamán a traktort a már nagyon várt levegő-rásegítésű tengelykapcsoló kiemeléssel is felszerelték. Természetesen a D4K-B traktor méreteiben és súlyában is megnőtt. Mint szakmai berkeken köztudott, a vonóerőnövelés egyik módja az adhéziós súly (talajnyomás) megemelésében rejlik, amelyet a DUTRA családnál a konstruktőrök a lehető legjobban ki is használtak. Itt azonban szükséges rávilágítani a traktor ön- és összsúlyának a különböző dokumentációs anyagokban megjelenő és meglehetősen mértékű eltéréseinek magyarázatára is. A megadott súlyadatok minden esetben helytállóak, és

1. táblázat A D4K-B típusú traktor műszaki adatai

| Megnevezés | Adat | Megjegyzés |
|--|---------------------------------------|--|
| Teljes hossz | 5020 mm | Hidraulika rudazattal |
| Szélesség | 2100 mm | Gyári gumibronccsal |
| Nyomtáv | 1630 mm | Gyári gumibronccsal |
| Tengelytáv | 1950 mm | 100 mm–rel növelve! (D4K) |
| Magasság | 2530 mm | Vezetőfülkével |
| A gép maximális súlya | 6500 kp | Feltöltve üzemkészen, víz és pótsúlyozva, tartozékokkal |
| Mellső tengelynyomás | 3100 kp | 5100 kp alaptömegre vonatkoztatva |
| Hátsó tengelynyomás | 200 kp | 5100 kp alaptömegre vonatkoztatva |
| Motor típus | DT–613 sorozat | CSEPEL gyártmány |
| Hengerek száma/űrtartalma | 6 db/7990 cm ³ | Furat Ø110 mm, löket 140 mm |
| Minimális teljesítmény | 90 LE | 66,24 kW |
| Maximális fordulatszám | 1850/perc | Maximális teljesítmény! |
| Maximális nyomaték | 38 mkp | 1350/perc fordulathál |
| Elektromos rendszer | 12 V | Indítórendszer 24 V |
| Sebességfokozatok száma | 2x5 | Tereposztással, mászó fokozattal (1–24,5 km/ó) |
| Kormánymű | Szerv kormány | Globoidcsigás /szervo rásegítéssel |
| Hajtott kerekek száma | 4 db (15–30 „AS) | Kapcsolható összkerek–hajtás |
| Fékrendszer | 4 kerékre ható, kettős kivitelű | Üzemi légfék és mechanikus kézifék, pótkocsi levegővezérléssel |
| Hidraulikus emelő berendezés | 2000–2500–3000 kp emelőerő | 700–500–400 mm emelőmagasság mellett |
| Erőleadó tengely | Kapcsolható, kétfokozatú fordulatszám | 545/perc és 990/perc |
| Maximális vonóerő pótsúlyal, vízfeltöltéssel | 4540–3710–2690 kp | Betonúton, vályogos agyagtalajon, laza homoktalajon |
| Tartozékok | Pótsúlyok és hátsó szíjtárcsa | Opciók tétel, külön megrendelésre! |

attól függően változnak, hogy azokat milyen felszereltséggel, rendelhető (opcionális) tételekkel, vezetőfülkével, valamint egyéb, az adhéziós súlyt növelő vagy csökkentő berendezésekkel kell figyelembe venni. Az ezekre való utalás a gyártmányismertető anyagokban, népszerűsítő füzetekben és prospektusokban piacpolitikai szempontból rendszerint elmarad és sokszor a kezelési és javítási utasításokból is csak logikus kikövetkeztetések útján tudható meg az, hogy a megadott tömegadatot hogyan kell értelmezni. A traktor fontosabb műszaki adatait az 1. táblázat tartalmazza.

A D4K-(A) traktorra felmondott NDK szerződés után, így rövidesen ismét sikerült, most már a D4K-B vonatkozásában a keletnémet piacot meghódítani. Ez nem ment nehezen, hiszen az előzmények magukért beszéltek. 1963-tól 1971-ig mintegy 2550 darab D4K-B traktort exportált a gyár az NDK, mint a legnagyobb traktorkereskedelmi partner számára.

Az új D4K-B traktor szintén nagy sikerrel mutatkozott be, de egyre sürgetőbbben vetődtek fel a gép univerzális jellegének kihasználásához szükséges alkalmazási területek, megoldások és felszerelések megkeresése, illetve előállítása. A mezőgazdasági munkákon túl a gép alkalmazhatónak látszott egyes ipari tevékenységek sikeres végzésére is. Az ilyen jellegű alkalmazások sorában az első próbálkozás volt a Magyar Légiforgalmi Társaság (MALÉV) egy-két darabos traktorvásárlása repülőgépvontatás céljára még az UE-28, a D4K, majd a D4K-B és az UE-50 típusokból,

de ezeknek azon túlmenően, hogy jól mutattak a fali naptárak fotóin, nem volt jelentős piaci szerepe.

Kiváló lehetőségek látszottak azonban a különböző földmunkák területén. A traktor a jelentős önsúlyából és robusztus felépítéséből eredően, mint kerekes traktor, nemzetközi szinten is ekkor szinte egyedülállóan volt alkalmas farrögztetésű, nagyteljesítményű árokásó gépek üzemeltetésére. A kispesti gyár lépett, és 1968-ban beszerzett 2 darab norvég gyártmányú MUNCK-766 típusú árokásó gépet, amellyel funkcionális próbákat végzett, és az alapján került sor újabb 3 darab árokásó importjára, amely külföldi bemutatókra lett felkészítve. A gépek 1969-es norvégiai, dániai és svédországi sikeres bemutatói és ottani értékesítése után Svédország 5 darab MUNCK árokásó üzemeltetéséhez elkészített D4K-B traktort rendelt, amelyre az eszközöket helyben szerelték fel (fordítható ülés, nagyobb hidraulika szivattyú, pót-olajtartály, segédkeret).

A MUNCK-766 típusú árokásó a D4K-B traktor farára, a hárompont függesztés helyére segédkerettel lett felszerelve. A hidraulika szivattyút emelt teljesítményűre cserélték, a hidraulika olajtartály térfogatát megnövelték. Munkahelyzetben 2 darab hidraulikus stabilizáló talp végezte a kitámasztást. Figyelemreméltóak a traktor tengelynyomásai: mellső: 2450 kp, hátsó: 6000 kp! Az árokásó géphez 6 darab munkaeszköz (kanál és kőmarkoló) tartozott: 0,13 m³-től 1,5 m³ űrtalalommal. A nagy üzlet itt meg is állt, és a 10 darabos DUTRA-MUNCK kooperáció ki-



DUTRA-PEZETEL 1101 típusú traktor a gyári próbapálya mellett, 1973.

fulladt, az időközben megjelenő olcsóbb árát kínáló konkurencia révén.

Ajánlat és kísérleti gép készült kétdobos, hegytámasztásos erdőgazdasági csörlő alkalmazásához is, de ezen a területen már szintén dolgoztak a speciális erdőgazdasági közelítő traktorok. Nagy teljesítményű csörlőre pedig kevés igény mutatkozott.

Vizonylag sikeresebbnek mondható próbálkozás volt a D4K-B traktorokból álló útépítő gépsor kialakítása, amely 3 darab traktorból állt, a hozzájuk kapcsolt frontális tololappal, többtagú vibrációs tömörítőlappal, cementterítővel és talajmaróval. Betörni azonban erre a piacra sem sikerült. Az akadályt elsősorban a megszokott országos útépítő

kül, zömében hazai üzemeltetők részére kiszállítva. A hazai megrendelők taborát szélesítette a néhány darabos HM megrendelés a magyar honvédség számára, ahol az UE-28-as valamint a D4K-B traktorok telephelyi vontató, illetve tololapos tereprendező munkákat végeztek. Hozzávetőlegesen 10 darab „katonazöldre” festett D4K-B került így honvédségi használatba.

A nagyhírű G-35 és GS-35 típusú traktorok kifizetésével szinte egyidőben jelentkezett a traktorvezetők legnagyobb dilemmája a beépítendő motor kiválasztásának kérdése. A hazai Csepel motorok ugyan adottak és elérhetőek voltak, de az ezen a téren is gyorsan fejlődő műszaki elvárások húzóha-

tásai a kispesti traktorgyárat sem kímélték. A számtalan tervezés, kísérletezés, funkcionális próba horribilis összegeket emésztett fel az egyébként is szűkös fejlesztési keretből. Kipróbálásra került a KGST országok szinte valamennyi szóba jöhető motortípusa és a tőkés motorgyártás néhány ismertebb erőforrása is (PERKINS, MAN, SCANIA, stb.). Utoljára csillant meg egy kis reménysugár a már végnapjait élő Vörös Csillag Traktorgyárban, 1972-ben, amikor is a PERKINS licenc alapján gyártott lengyel PEZETEL motor vizsgálati eredményei biztatónak tűntek egy nagyobb üzleti próbálkozásra. A D4K-B traktor DUTRA-PEZETEL 1101 típusjellel Lengyelországban bemutatásra is került, de a gyár 1973. évi győri fúziója ezt a lehetőséget is meghiúsította.

A magyar-lengyel együttműködés lett volna hivatott pótolni a kiesett DUTRA-STEYR motorbeépítési kooperációt. A sikeres magyar-osztrák együttműködési kapcsolat 1970-től 1973-ig tartott, és 3850 darab DS-110 típusú traktor legyártását eredményezte, aminek mintegy 10 %-a került Ausztriába.

A DUTRA gépcsaládban főleg a D4K-B traktorokra jellemző motorbeépítési próbálkozások és kísérletek tapasztalatai alapján kijelenthető, hogy üzembiztossági, tartóssági és javíthatósági szempontból legjobban az eredetileg is alkalmazott CSEPEL DT-613 sorozat motorjai feleltek meg, függetlenül azok korszerűségi mutatójától. Amint a példa is mutatja, a traktorok gyártása folyamán (1963-tól 1971-ig) főleg CSEPEL motorok kerültek beszerelésre, mintegy 17500 darabos mennyiségben. A D4K-B traktorokat egyértelműen a CSEPEL DT-613-as motorokhoz tervezték! Merőben új típusú motorok és a motor jellemző adatainak eltérő értékei a traktor hajtási és erőátviteli szerkezetének teljes áttervezését kívánták volna meg, amelyre természetesen nem volt lehetőség. A hazai motorbeépítési tapasztalatoktól függetlenül azonban több példa is adódott, hogy külföldi üzemeltetők motor nélküli D4K-B traktorokat vásároltak, és azokba saját kiválasztású és beszerzésű motorokat építettek be. Természetesen ilyenkor a garanciaérvényesítési igényükről le kellett mondaniuk. Garanciaidőn túl (1 év vagy 1000 üzemóra) az ilyen motorátépítések a kellő műszaki igényesség hiányában a külföldi üzemeltetőknel meg is szaporodtak.

Nem ment ritkaságszámba a D4K-B traktorok gumiabroncsok nélküli rendelése sem. Ilyenkor, a keréktrácsákra, drótra fűzött fahasábokból készült ún. fapapucsokat szereltek fel, védve azokat a sérülésektől. A legismertebb motorbeépítési változatokat a 2. táblázat foglalja össze.

A D4K-B típusú traktorok egyértelmű és partatlan alkalmazhatósági megítéléséhez 1965-ben a gyár a Gödöllői Mezőgazdasági Gépkísérleti Intézetől minősítő vizsgálatot

2. táblázat legismertebb motorbeépítési változatok a d4k-b traktoroknál

| S. sz. | Motortípus gyártó szerint | Hengersz. (db)/ motortelj. (LE) | Beépítés éve időszaka | Mennyiség (db) | Traktortípus |
|--------|---------------------------|---------------------------------|------------------------|----------------|-----------------------|
| 1. | r CSEPEL | 6 / 90 | 1963–1971 1972–1973 | 17500 1200 | D4K-B DUTRA–1000 |
| 2. | h JÁFI/CSEPEL | 4/80, 4/90 | 1963 | 1+1 | D4K-AB; D4K-C |
| 3. | h PERKINS | 6/100 | 1967 | 1 | DUTRA 6000 P |
| 4. | h PEZETEL | 6/90 | 1973 | 2 | DUTRA-PEZETEL 1101 |
| 5. | h IFA | 4/100 | 1972 | 3 | DUTRA-IFA |
| 6. | r STEYR | 6/110 | 1970–1973 | 3850 | DUTRA-STEYR 110 |
| 7. | h STEYR | 6/90, 6/130 | 1970 | 1+1 | DUTRA-STEYR 90 és 130 |
| 8. | h RÁBA-MAN | 5/130 | 1973 | 6 | DUTRA 1300 |

r = SZÉRIA BEÉPÍTÉS; h = KÍSÉRLETI BEÉPÍTÉS

D4K-B traktor már borulásbiztos fülkével, 1971.





DUTRA 1000-es traktor a gyáruvarton, 1973.



DUTRA-1300-as traktor a gyári próbapályán, 1973.

kért, és a vizsgálathoz 7 darab traktort biztosított. A vizsgálat 6 hónapig tartott és 5 helyszínt vett igénybe (Vecsési Állami Gazdaság, Gödöllői Gépkísérleti Intézet, Alagi Állami Gazdaság, Sínatelepi Állami Gazdaság, Csepel Autógyár). A részletes, 2000 produktív üzemórás vizsgálat több olyan problémát is feltárt, amelynek orvoslása elengedhetetlen volt. Szinte minden fődarab egységénél adódott rendellenes kopás, üzemzavar, feltűnő elváltozás. A tartósság és üzembiztoság megítélése az elvárt követelményeket nem elégítette ki. Az MGI traktorosztályának 1966-ban kelt M-466 témaszámú Vizsgálati zárójelentésében összefoglalt megállapítások és javaslatok alapján a kispesti VCST azonnal hozzálátott a hibák kijavításához, a konstrukciós módosításokhoz valamint a gyártástechnológiai előírások megváltoztatásához. Azt mondhatjuk, hogy a D4K-B traktor, mint kiforrott DUTRA termék 1966 után érte el azt a színvonalat, ami a hazai és nemzetközi megmérettetések során úgy a traktor, mint a gyár megítélésében az elismerést hozta.

Valamennyi új típusú traktor (VCST és DUTRA család) vezetőfülke nélküli kivitelben mutatkozott be. Így volt ez a D4K-B esetében is. Az új típus azonban elég hamar, már 1963-ban fülkét kapott. Igaz ugyan, hogy védelmet ekkor még csak az időjárás ellen nyújthatott. Borulásvédő eszköz, bukókeret csak (gyári szlogen szerint bukósisak) 1968-ban került a gépekre, furcsán eltorzítva megjelenési formájukat, de a biztonsági előírásokat kielégítette. Az igazi beépített csövázás, oldalajtós, jól fűthető, csendesebb vezetőfülkéket a D4K-B traktorok 1971-ben kibocsátott típusainál láthattunk először, hogy még utoljára, újjászületett külsővel érhesse meg saját gyártásának kifutását. A D4K-B traktorok gyártása ilyen típusmegjelöléssel 1972. év végére megszűnt.

Az 1963-1971 közötti időszak jelentősebb exportmegoszlását a 3. táblázat foglalja össze. A D4K-B traktorok kifutásával egyidőben került sor 1972-ben a D4K-B traktorok részbeni továbbfejlesztett változatának

3. táblázat D4K-B traktorok jelentősebb export megoszlása az 1963-1971 közötti időszakban

| S. sz. | Export célország | Mennyiség (db) | Üzleti bonyolítás és vevőszolgálati ellátás |
|--|--|-----------------|---|
| 1. | Német Dem. Közt. (NDK) | 2550 | Magyar külkereskedelmi vállalati és traktorgyári kibővített képviselő |
| 2. | Anglia | 130 | Angol-magyar közös vállalati konstrukció |
| 3. | Franciaország | 100 | Francia-magyar közös vállalati konstrukció |
| 4. | Jugoszlávia | 40 | Magyar külkereskedelmi vállalati és traktorgyári képviselő |
| 5. | Lengyelország | 30 | Magyar külkereskedelmi vállalati és traktorgyári képviselő |
| 6. | Svédország / Skandinávia | 30 | Traktorgyári vevőszolgálati képviselő |
| 7. | Egyéb tőkés és szocialista országok, fejlődő világ | 100 | Esetenkénti traktorgyári szerviz kiküldött vagy garanciamegváltás |
| Összesített hozzávetőleges exportmennyiség: | | | 2980 db |

gyártására, DUTRA-1000-es típusjel alatt. A traktoron néhány új és módosított szerkezeti megoldás került bevezetésre, mint a pneumatikus kapcsolású erőleadó tengely, a négyfokozatú mászósebesség, a módosított hidraulika gyorskapcsolók, a cserélhető idomú TLT tengelycsonkok, a korszerűsített hidraulikus kör, a hidropneumatikus üzemi fékrendszer, a tárcsás kézifék, a nemzetközileg szabványosított vonókészülék és vezetőülés stb. A traktor kétségkívül tartalmazott már régóta esedékes korszerű megoldásokat, de ez már nem változtatott azon a tényen, hogy a legyártott 1200 darab DUTRA-1000-es nagy része már RÁBA-DUTRA logóval került ki a gyárkapun, előrevetítve a világhírű DUTRA gépcsalád végleges megszűnésének árnyát. Ez nemsokára be is következett, a már RÁBA időszakban történő utolsó DUTRA jellegű motorbeépítési próbálkozást követően.

1973-ban 6 darab 5 hengeres, 130 LE-s RÁBA motor került beépítésre az egyébként DUTRA-1000-es traktorok szerkezetekbe. A nagy méretű hűtők miatt ormótlanná vált traktorok az üzemeltetés során is csalódást okoztak, és irántuk már komoly érdeklődés sem mutatkozott. A kispesti traktorgyár 1973-ban megszűnt, és az utolsó RÁBA-DUTRA traktorok 1974-ben kigördültek a 73 évet megélt gyár kapuján.

A kispesti VCST termékeinek gerincét a DUTRA gépcsalád D4K-B típusú, egyben

legkiválóbb traktorai alkották, amelyeket a gyár 1962-1971-ig gyártott, és ezen időszak alatt mintegy 17500 darab traktor hagyta el a szerelőüzemet. Bemutatkozása 1962-ben a Budapesti Nemzetközi Vásáron (BNV) szintén aranyérmet hozott, mint nagyhírű elődjének a D4K-(A)-nak. Egymást érték a rangos elismerések. 1966-ban az év legszebb terméke elismerést kapta meg, majd 1970-ben kerületi nivódíjat is kiérdemelt Kispes-ten. Külföldön a lipcei, az ausztriai welsi, valamint a moszkvai nemzetközi kiállításokon is aranyérmet hozott a D4K-B típusú traktor megjelenése.

A DUTRA traktorcsalád egyes típusait, közte a D4K-B néhány példányát lelkes veterángép-gyűjtők még féltve őrzik, de a néhai, nagymúltú Hofherr, majd jogutódja a Vörös Csillag Traktorgyár emlékei már megfakultak. A gyár egykori lelkes, elkötelezettségükben sértett dolgozói lassan megbékéltek. Az idő múlik, sok elképzelés, új konstrukció, jövőbe vetett traktorgyári hit és műszaki álom ma már csak emlék és egy másik történet része. Ne felejtjük el, hogy az egykor világhírűvet hozó DUTRA gépcsalád D4K-B típusú traktorai mögött is mindig ott állt az EMBER! A tervező, a munkás, az adminisztrátor, a vezetőgárda, akiknek a híres gyártmányok megbecsülése mellett szintén kijár az utókor osztatlan elismerése.

Dr. Stieber József