

A Volga Atom és az atomautók elfeledett örölete

Volt egy időszak, úgy az 50-es években, amikor a világ atomőrületben élt; boldog békeidők, hol volt akkor még Csernobil vagy Fukushima, és a zöld atomellenes örület. [Atomtengeralattjárók](#), nukleáris repülőgéphordozók, [atombombák](#), [nukleáris műholdak](#) és [világítótornyok](#), minden, ami belefért.

Semmi félelemérzet nem volt még a maghasadást és a sugárzást illetően. No meg, persze, non-plus-ultra, a nukleáris autók tervezése. Mind az USA-ban, mind a Szovjetunióban megszülettek az erre vonatkozó tervek, nagy szerencsénk, hogy ezeket főleg technikai-gazdasági okokból nem sikerült valóra váltani; képzeljünk el egy autóbalesetet, ahol csak sugárvédelmi ruhában lehetne megoldani a mentést, és a helyszínt úgy 200 évre le kellene zárni. Ma a szovjet elméleti nukleáris áramkötés remekével, a Volga Atommal kezdjük a sort:

A Volga Atom legendája



A képen a makett hűen mintázza a GAZ-21 formavilágát, amelyet a fiktív történet szerint a brutális súlyú nukleáris hajtómű miatt kellett áttervezni. A fotó a moszkvai VDNH kiállítási központban található, 2023-ban megnyílt modern, hétszintes „Atom” Pavilon (Павильон «Атом») kiállításán készült

A történet a legenda szerint 1958-ban kezdődött, amikor a Szovjetunió washingtoni nagykövetségének egyik munkatársa egy ipari kiállításon megpillantotta a detroiti mérnökök futurisztikus álmát, a **Ford Nucleon** makettjét.

A diplomata állítólag azonnal jelentette a látottakat **Nyikita Hruscsov**nak, akinek több sem kellett: parancsba adta, hogy a szovjet iparnak is meg kell alkotnia a maga atomautóját. A szigorúan titkos projekt vezetésével **Alekszandr Kamnyev** fizikust bízták meg, a kísérlet alapjául pedig a korszak büszkesége, a robusztus **GAZ-21** Volga szolgált.

A feladat azonban korántsem volt egyszerű. Az A-21 névre keresztelt nukleáris hajtómű csaknem 500 kilogrammot nyomott, amit a gyári Volga-felfüggesztés képtelen lett volna elviselni. Hogy eloszlassák a brutális súlyt, a tervezők az amerikaiak egy másik koncepciójából merítettek ihletet, és egy extra első tengelyt építettek be a kocsiba. Így született meg a tervekben a Volga Atom: egy elől négy, hátul két keréken gördülő hatkerekű mutáns.

Kamnyev professzor teljesen egyedi motorkoncepciót vázolt fel. Az első generációs elképzelés szerint uránpasztillákat rögzítettek a dugattyúk és a hengerek végére, a munkahengerbe pedig héliumgázt fecskendeztek. Amikor a dugattyúk közeledtek egymáshoz, a kritikus tömeg elérésekor beindult a maghasadás, ami villámgyorsan felmelegítette a héliumot. A táguló gáz visszalökte a dugattyút, a láncreakciót pedig szelepek helyett beépített kadmium szabályozórudakkal fojtották el. Ez a konstrukció bámulatos (elméleti) 320 lóerős teljesítményt produkált.

A **Szeveromorszk** melletti kísérleti bázisról szóló történetek szerint a Volga Atom elképesztő, 60 000 kilométeres hatótávot teljesített egyetlen „tankolással”. Volt azonban egy apró bökkenő: a táv levezetése után a teljes reaktort le kellett cserélni. A szovjet tudósok erre is találtak megoldást: a második generációs motorban szilárd urán helyett már gázfázisú üzemanyagot, *urán-hexafluoridot* használtak. Innentől kezdve a tankolás mindössze annyiból állt, hogy friss gázt pumpáltak a munkahengerekbe, és a kocsí már futhatott is újabb 40 000 kilométert.



A renderelt kép az elől dupla tengelyes, hatkerekűvé módosított GAZ-21 Volgát ábrázolja, a Volga Atomot

A mindennapi használatot azonban ellehetetlenítették a technológia kegyetlen fizikai korlátai. A tesztpilóták beszámolóí szerint a kabinban a hűtőrendszer elégtelensége miatt szinte azonnal elviselhetetlenné vált a hőség, a fékrendszer pedig képtelen volt megbirkózni a hatalmas tömeggel. Ráadásul a sugárvédelem és a motor mérete miatt a sofőr ülése szinte a hátsó tengelyre került.

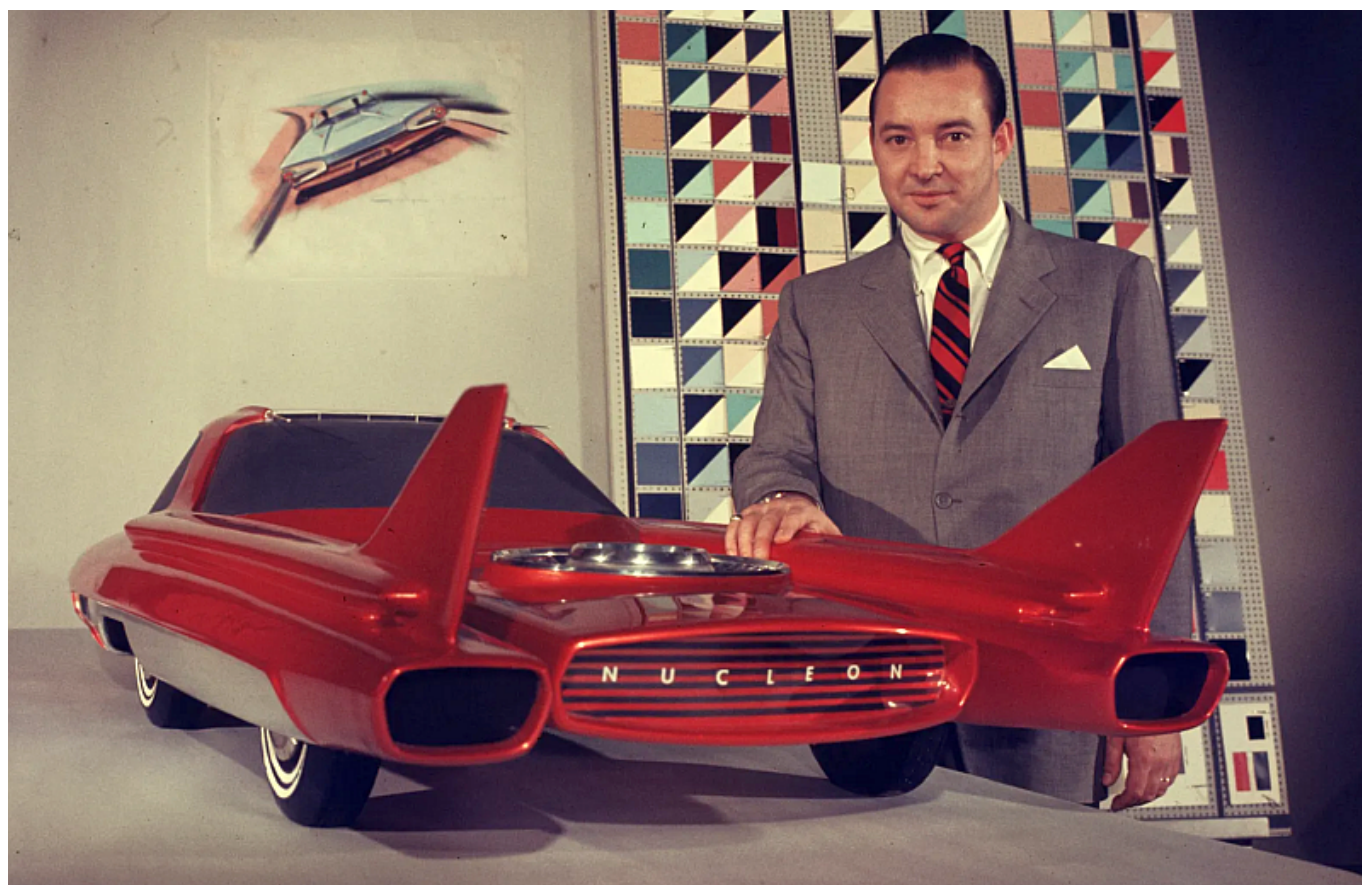
Amikor Hruscsovot **Leonyid Brezsnyev** követte a hatalomban, a projektet végleg leállították.

De vajon mi a teljes igazság?

Bár az interneten és a közösségi oldalakon makacsul tartják magukat a „korabeli” fényképek a hatkerekű csodáról, az autóipari kutatások szerint a Volga Atom valójában a hidegháborús technikai folklór és a modern digitális utómunka zseniális mintapéldája. A Gorkij Autógyár (GAZ) archívumában semmilyen hivatalos dokumentum nem igazolja a létezését, az elterjedt képek pedig utólagos 3D-s renderelések. A Volga Atom tehát a valóságban sosem létezett – de tökéletesen szimbolizálja azt a kort, amikor az emberiség még komolyan elhitte, hogy a családi garázsban is egy miniatűr atomerőmű fog duruzsolni.

Mi újság a túloldalon? A Ford Nucleon és a többiek

Míg a szovjeteknél a néphit utólag gyártott mítoszokat, addig Amerikában a **Ford Nucleon** hivatalos márkatervezésként látta meg a napvilágot 1957-ben. A bökkenő (szerencse) csak az, hogy a megvalósításban ez a modell is **kizárólag egy 3:8 méretarányú makettig jutott el**. A Ford mérnökei sosem építettek működő prototípust.



A képen William Clay Ford Sr. látható, aki Henry Ford unokája és a Ford Motor Company akkori tisztségviselője, amint a futurista Ford Nucleon 3:8 méretarányú makettje mellett áll. Forrás: Ford Motor Company médiatára

A projekt lényegében egy látványos stílusanulmány és PR-fogás volt. A tervezők abból a végtelenül optimista előfeltevésből indultak ki, hogy a nukleáris reaktorok és a nehéz sugárvédelmi pajzsok méretét a kutatók hamarosan képesek lesznek egy táska méretére zsugorítani. A papíron felvázolt

koncepció – mely szerint a hátul elhelyezett mini atomreaktor vízből gőzt fejleszt, ami meghajtja a kerekeket forgató turbinákat – azonnal elvázott a fizika talaján a brutális ólompajzs-igény, a megoldhatatlan hőleadás és a nyilvánvaló balesetveszély miatt. A dizájn ma a Henry Ford Múzeumban pihen, és a Fallout videojátékok világát ihleti.

A konkurencia sem akart lemaradni, így még elborultabb ötletek születtek:

Studebaker-Packard Astral (1957):

Egyetlen keréken, giroszkópokkal egyensúlyozó, repülő csészealjra hasonlító gép, amelyet elméletben „ionos atomhajtómű” mozgatott volna. Lőkhárítók helyett beépített erőterrel (védelmi függönnyel) óvták volna az utasokat a sugárzástól és a koccanásoktól.



A képen az 1957-es Studebaker-Packard Astral koncepcióautó életnagyságú bemutató makettje látható. A fotó helyszíne: A kaliforniai Los Angelesben található híres Petersen Automotive Museum.

Simca Fulgur (1958):

A francia tervezésű csoda *stroncium*-alapú atomreaktorral működött volna a távoli 2000-es években. Hangvezérlést, radart és olyan futurisztikus felépítményt kapott, amelynél 150 km/h felett az első kerekek behúzódtak, és az autó két keréken egyensúlyozva, repülőgépszerű vezérsíkokkal kormányozva száguldott tovább.



A felvételen a Robert Opron által tervezett, atommeghajtására álmodott jármű látható a nyílt úton. Kiválóan megfigyelhető a hatalmas, plexiből készült üvegbúra-tető, a pilótafülkében ülő hölgy, valamint a hátul elhelyezett repülőgépszerű vezérsíkok (szárnyak), amelyek a tervezők elképzelése szerint nagy sebességnél a stabilitást biztosították volna, amikor az első kerekek behúzódnak.

A guruló valóság: A szovjet mobil atomerőművek

Míg a nyugati autógyárak elegáns kiállítási csarnokokban mutogatták a műanyag maketteket, addig a Szovjetunióban a tettek mezejére léptek. Nekik nem luxusautóba kellett az atom, hanem a szibériai tajga és a fagyos északi sarkkör katonai bázisainak az energiaellátására, ahová képtelenség volt hagyományos üzemanyagot szállítani. Így születtek meg a valódi, működő, láncaltapas atomerőművek.

TESZ-3

A leningrádi Kirov Gyárban 1961-ben megalkotott TESZ-3 (ТЭC-3) nem egyetlen jármű volt, hanem egy **négy darab nehéz láncaltapas alvázból álló gigantikus vonat**. A teherbírását a megnyújtott **T-10-es nehéz harckocsi** (a hírhedt ISZ-tankok utolsó generációja) alváza biztosította. A 310 tonnás monstrum első egysége magát a vízhűtéses atomreaktort hordozta, a második a gőzturbinát és az 1,5 megawattos generátort, míg a harmadik és negyedik a hűtőrendszert, valamint a vezérlőtermet. A rendszer működött: kísérleti jelleggel körülbelül 1300 órát üzemelt teljesen balesetmentesen Szibériában.

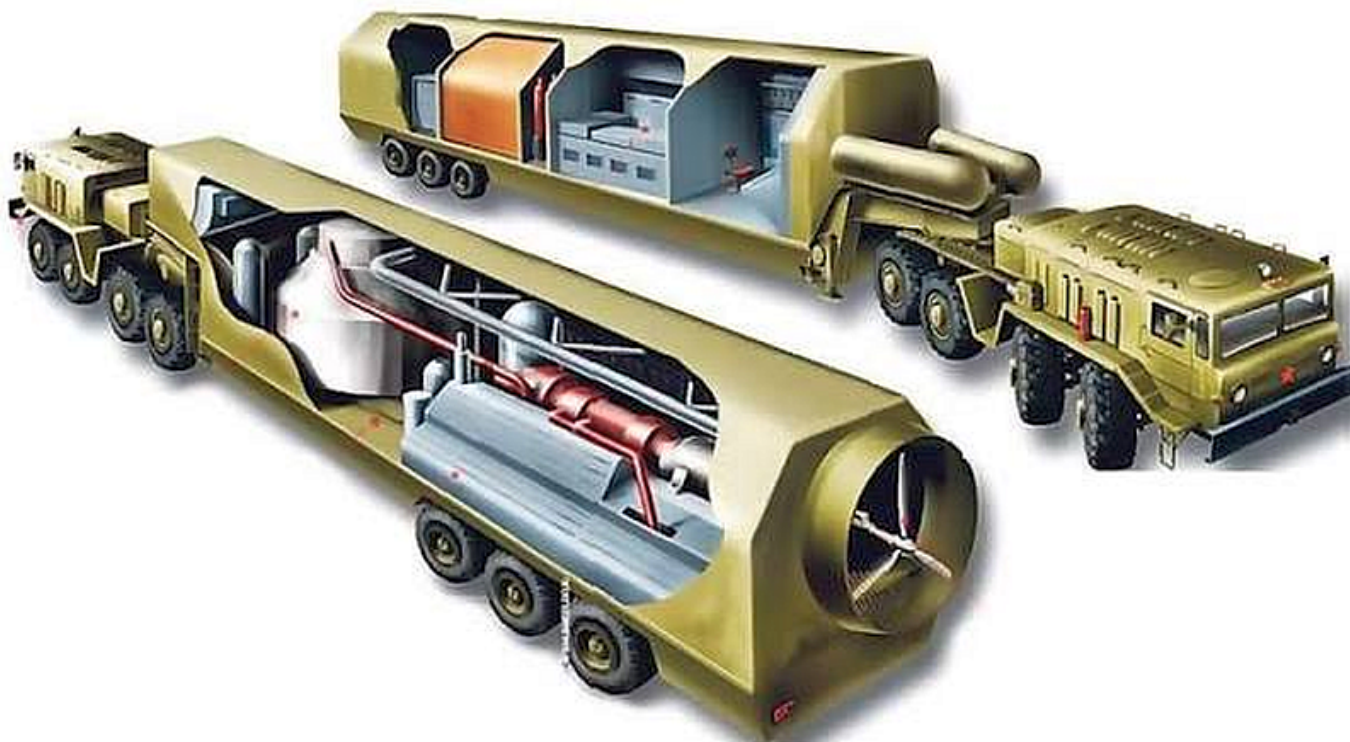


A felvételen a TESZ-3 komplexum 4-es számú lánctalpas egysége látható, amely a vezérlőtermet és a legénységi szállást foglalta magában. A járművet a jobb oldali lépcsőnél és bejáratnál egy fehér köpenyt és sapkát viselő szovjet mérnök/technikus egészíti ki, ami jól mutatja a monstrum gigantikus méreteit.

A fotó eredetileg a szovjet állami atomenergetikai és hadiipari archívumokból származik. Ma a leginkább elterjedt hivatalos forrása a Roszatom (az Orosz Állami Atomenergetikai Korporáció) történeti fotótára, valamint az egykori obninszki Fizikai-Energetikai Intézet (FEI) archívuma, ahol a reaktort fejlesztették.

Pamir-630D

A nyolcvanas évekre a nukleáris technológia tovább zsugorodott. A fehéroroszországi kutatóintézetben megtervezett Pamir-630D-t már nem lánctalpasok, hanem két darab hatalmas, 16 kerekű **MAZ-7960** típusú katonai rakétaszállító kamion hordozta. A *nitrogén-tetraoxiddal* hűtött gyorsreaktor remekül vizsgázott, csak hogy a tesztek végső fázisa pont 1986-ra, a csernobili katasztrófa évére esett. A robbanás utáni nukleáris pánikban a közutakon furikázó mobil atomerőmű projektjét azonnali hatállyal beszántották, a kész prototípusokat pedig bezúzták.



A képen a Pamir-630D (Памир-630Д) szovjet mobil atomerőmű hivatalos, belső felépítést bemutató háromdimenziós metszetrajza látható. Az illusztráció jól szemlélteti, hogyan osztották el a mobil erőművet a hatalmas, többtengelyes MAZ szállítójárműveken. Az előtérben látható járművön (hosszanti metszetben) maga a gázhűtéses atomreaktor és a hozzá kapcsolódó csőrendszerek, valamint a nitrogén-tetraoxid alapú hűtő/munkaközeg berendezései láthatók. A háttérben álló járművön a turbógenerátoros blokk kapott helyet, amely a reaktorból érkező energiát alakította át a katonai bázisok számára közvetlenül felhasználható elektromos árammá.

Az ábra eredetileg a Belarusz Tudományos Akadémia Nukleáris Energetikai Intézetének (ahol a komplexumot 1965 és 1985 között fejlesztették), valamint a szovjet védelmi minisztérium archívumából származik.

P.S.

Belegondolva a Ford Nucleon makettjébe vagy a Volga Atom legendájába, tulajdonképpen óriási mázlink van, hogy a nukleáris autók korszaka megrekedt a tervezőasztalok szintjén. Képzeliük el, milyen lenne egy világ, ahol a reggeli csúcsforgalomban koccanó sofőrök nem betétlapot cserélgetnek, hanem sugárvédelmi ruhában, Geiger-Müller-számlálókkal mérícskénék az elszabaduló sugárzást a körúton.

Így, hogy a reaktorokat végül kiebrudalták a családi garázsokból, a huszadik századi túltolt nukleáris fejlesztésekből gyakorlatilag semmi komolyabb probléma nem adódott...

...hacsak nem számítjuk azt a néhány „apróbb” incidenst, amelyekről itt a Bolyongón is olvashattatok már:

- Ott van mindjárt a szovjet kísérleti atomrobbantások sötét emlékét őrző **A Poligon**, vagy a fagyos északi katonai zóna, **Novaja Zemlja**, ahol a jégbe fagyott időzített bomba ketyeg.
- Ne feledkezzünk meg a szovjet navigáció csodáiról, a **nukleáris világítótoronyok** láncolatáról sem, amiknek egy jó része mindmáig sugárzással terheli a környezetét
- Emlékezhetünk a CIA elképesztő mélytengeri akciójára, **A Jennifer-projektre**, a Kaszpi-tenger felett száguldó, de végül kudarcba fúlt **Kaszpi-tengeri szörnyre**, vagy a tengerfenéken

nyugvó atomtengeralattjáró, [A Komszomolec története](#).

- A szárazföldön és az űrben sem voltunk nagyobb biztonságban: a tajgát átszelő halálos [Hűtővonat atomrakétákkal](#) furikázott, miközben a fejünk felett a [Kozmosz-954](#) műhold zuhant le radioaktív törmelékkel szórva a fagyos Kanadára.
- És persze ne feledkezzünk meg a történelem legsúlyosabb nukleáris katasztrófáiról és rejtélyeiről sem: [Csernobil árnyéka](#) ma is velünk él, a hírhedt [Majak](#) nukleáris létesítmény titkolt balesetei generációk életét keserítették meg, a [Therac-25](#) orvosi gép szoftverhibája pedig halálos dózisokat mért a betegekre. Ha ez nem lenne elég, a mai napig ott kísértenek minket [Az amerikaiak elhagyott atombombái](#) is, amelyek valahol a világ eldugott pontjain várják a sorsukat.

Szóval igen: szent igaz, hogy az atomautókat megúsztuk. De ha végignézzük ezen a listán, az emberiségnek így is sikerült épp elég nukleáris aknát elhelyeznie a saját történelemkönyvében.

Források és ajánlott irodalom

Koncepcióautók és az atomautó-mítosz leleplezése

- **5Koleso autós szaklap:** [Атомная Волга — главный фейк советского автопрома](#) (A Volga Atom városi legenda részletes orosz nyelvű oknyomozása és cáfolata)
- **SlashGear:** [The Truth Behind The USSR's Alleged Nuclear-Powered Car From The 1960s](#) (A szovjet elméleti atomautó-tervek háttere)
- **The Henry Ford Múzeum:** [The Henry Ford Official Website](#) (A Dearbornban őrzött eredeti Ford Nucleon makett és a gyári sajtóarchívum adatai)
- **Studebaker National Museum:** [Studebaker National Museum Official Site](#) (A Packard Astral koncepcióautó jelenlegi otthona és technikai leírása)
- **Petersen Automotive Museum:** [Petersen Automotive Museum Official Site](#) (Az Astral korábbi kiállítási helyszíne Los Angelesben)
- **Wikipedia:** [Simca Fulgur \(Deutsches Wikipedia\)](#) (A francia sugárhajtású stílusanulmány története)

Szovjet mobil atomerőművek (TESZ-3 és Pamir)

- **Rosatom / FEI Obninsk:** [Rosatom State Atomic Energy Corporation](#) (Az Orosz Állami Atomenergetikai Korporáció és az obninszki Fizikai-Energetikai Intézet hivatalos történeti fotótára)
- **Wikipedia:** [TES-3 Mobile Nuclear Power Plant \(Deutsches Wikipedia\)](#) (A nehéz harckocsi alvázra épített lánctalpas erőmű paraméterei)
- **TopWar / Military Review:** [TopWar Military Archive](#) (A fehéroroszországi Pamir-630D projekt katonai dokumentációja és belső háromdimenziós metszetrajzai)

From:
<https://www.bolyongo.hu/> - bolyongó

Permanent link:
https://www.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:volga_atom&rev=1790626017

Last update: 2026/09/28 22:06



