

Tatra 815



Tatry 815 jako hračky se začaly oficiálně vyrábět v Kovodružstvu Náchod v roce 1987. Ještě na sklonku roku předchozího bylo vyrobeno několik kusů Tater závodních jako reklamní kousky pro účastníky závodu rallye Paříž - Dakar, kterého se skutečné Tatry účastnily. Vznikly tak dvě verze potisku se závodními čísly 615 a 634.

Tatry jsou z potíštěného plechu s plastovým podvozkem, bez pohonu. Délka autíčka je 16,5 cm.

Největší slabinou těchto Tater jako hraček byla přední rampa se světlomety, která většinou nevydržela náročné hrací podmínky. Poté přišla na svět Tatra GTC, expedice kolem světa. Tyto delší varianty měří 23 cm. Třetí verze, která se objevila na pultech prodejen byla verze hasičská.



V roce 1991 jsme v obchodě tyto Tatry mohli zakoupit za:

Dakar 35,- Kčs, GTC 40,- Kčs, hasiči 42,- Kčs.

Tatra 815

Následovaly další modifikace těchto Tater. Koncem roku 1991 se do prodeje dostaly varianty s potiskem SAFARI ZOO Dvůr Králové n. L., která využívá základ Tatry Dakar včetně světelné rampy. Tatra dostala nově i přívěs. Přibližně o rok později přibyla varianta se zeleným potiskem. Autíčka dostala nové pneumatiky se vzorkem, samozřejmě, když do Afriky tak s pořádnými pneumatikami. Stejně pneumatiky se hodí i na stavbu, takže i další varianta z roku 91, vyklápečka, jezdí na stejných kolech.



Vyklápečka má plastovou korbu a na autíčku přibyla rezerva.

Jako novinka byl v létě 1992 představen 25 cm dlouhý přepravník osobních automobilů.

Přepravník vypadá trochu jako dobarvený doma, ale obrysy jsou zvýrazněny již z výroby.

Škoda 1200 - 1201



Autíčko Škoda 1200, 1201 combi bylo vyráběno ještě na setrvačnick označeno převážně jako vozy Veřejné Bezpečnosti, tedy modré s bílým pruhem. Vozy na setrvačnick, jak již bylo řečeno i jinde, jezdili hlavně pouze rovně, záměnou podvozků u těchto kombiků, můžete můj názor vyvrátit.

Na této stránce se podíváme hlavně na převody automobilů s dálkovým ovládáním přes bovden.



Přímý pohon a plechová ovládací skříňka na 4,5 voltovou baterii, autíčko jezdí vpřed a vzad zatačí a trubic - nepřehlédnutelná je veliká houkačka na povozku.



Podvozek s převodovkou a osvětlením. K tomuto podvozku již byla používána plastová ovládací skříňka na 3 volty a složitější ovládání. Páčkou A byla spuštěna jízda vpřed nebo vzad, páčkou B byly zapínány blinkry, nebo osvětlení.



Autíčko s touto ovládací skříňkou jezdilo vpřed a vzad, zatačelo a střídavě mohlo za jízdy používat blinkry nebo svítit.

Již bez houkačky. Vozy s otevíracím motorovým prostorem mají zadní osvětlení jako kapky, vozy neotevírací mají svítílny sdružené, které známe i z vozů Tatra 603 a Volha 21 od stejného výrobce. Mohou však být i kombinace.



Tatra 603

starší lakovaná verze



novější verze barevný plast



Automobily Tatra 603 byly vyráběny ve třech základních mně známých variantách. Na dálkové ovládání s bovdenem, na klíček a na setrvačnick. Bovdenové ovládání těchto autíček je popsáno na jiných místech v této knize, omezím se pouze na to co Tatra uměla. Jízda vpřed a vzad, zatačení a houkačka.

Vemí pěkně je vyvedení interiéru vozu na barevném kartonu, kde na zadní odkládací ploše rozeznáváme zápisník a rukavice.

U vozu na klíček je opět zatačení světeno mechanickému převodu, kde za jízdy přední kola zatačí střídavě vlevo a vpravo. Setrvačnickové vozy co jsem viděl jezdí pouze rovně. Karoserie vozu Tatra 603 byly zpočátku stříkané, někdy i dvoubarevně, poslední kousky už měly karoserii z probarveného plastu. (viz velký obrázek). Na první pohled se karoserie lišily drátkem, který představoval ozdobnou lištu a spojoval přední a zadní blatník přibližně ve výšce prahu. Tyto drátky jsou dnes většinou všelijak zohýbané a lišta už nevypadá moc ozdobně. Novější Tatry už otvory pro lištu ani lištu nemají. Některé podvozky jsou přichyceny ke karoserii třemi šroubky, některé mají vzadu packy, které se do karoserie nasunou a přichytí pouze šroubkem vpředu.

obrovský natahovací mechanismus na podvozku Tatry 603, sotva se to vešlo pod střechu



karoserie se lišila pouze otvorem pro klíček v pravém boku



stejný mechanismus používá i Spartak, Š 1200, Škodovky Barča a první řada trambusů.

Dostal se mi do ruky setrvačnickový podvozek, kde z převodu tré ozubený hřebec, ale nepodařilo se mi zjistit k čemu sloužil a co případně ještě chybí. Ví to někdo z Vás?

A navíc to odporuje mojí teorii o tom, že setrvačnickové vozy jezdí rovně....

podvozek zatím záhadný



podvozek s běžným setrvačnickem



Tatra 815

Tatry 815 pokračují verzi valník a Tatrou s názvem Kapské Město. Později ještě přibyla verze sanitka. (Mobilní operační jednotka.)



Po rozdělení podniku, pokračuje ve výrobě Tater podnik Kovap Tatrou závodní a hasičskou. (Feuwehr)



Tatra 815, KENWORTH

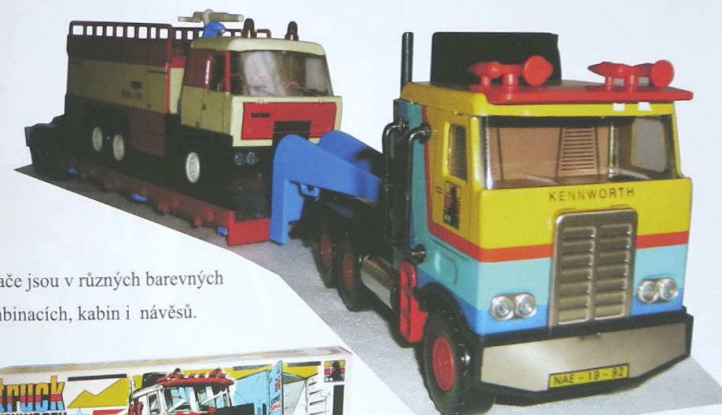
Tatry ve verzi valník a závodní vůz "Kapské Město" přišly do prodeje koncem roku 1992.

Závodní vůz již je bez velké světelné rampy. Nastávala nová doba a objevuje se americký Kenworth, tahač s různými návěsy.

Cisterna, skříň a podvalník.

S úmyslem dobýt západní trhy nejlépe americký. Proto i trochu podbízející se návěs s postavkami z kresleného seriálu Tom a Jerry.

Podle neověřených zpráv se to tenkrát moc nepovedlo a o Kenworthy začal být zájem až později.



Tahače jsou v různých barevných kombinacích, kabin i návěsů.



Již se nejedná v očích sběratelů o hračku, ale o model, ponechávající jej v původním balení. Autíčko má opět SPZ roku svého narození NAE - 19 - 92.

Asi jen v České republice nese autíčko název KENWORTH na kabině.



Škoda Spartak

Jedním z prvních vozů ze sady s přibližně stejnými podvozky je nesporně vůz Škoda Spartak. Je mi známa pouze verze na klíček, ale velmi dobře vymyšlena. Autíčko mělo oproti skutečnému vozu vyhazovací směrovky, které se vysouvaly v závislosti na směru jízdy. Po natočení klíčkem a spuštění se auto rozjelo vpřed a složitými převody zatáčelo samostatně vpravo a vlevo. V novější verzi se již od směrovek upustilo. Všechna autíčka popisované řady mají plastovou karoserii a kovový podvozek, přesto se v některých publikacích objevuje označení "plechové autíčko".



Škoda 1200, 1201

Pokračovatelem v této řadě bylo autíčko Škoda 1200 sedan na klíček, později bylo vyráběno na bateriový pohon. Verze civilní i taxi. Někdy je udáván model 1200, jinde 1201, u hračky rozdíl není většinou patrný a nelze rozeznat o který typ jde, u skutečných vozů se jednalo o to, zjednodušeně řečeno, byl-li vidět práh nebo ne. U verzi sedan i kombi. Model 1201 už se jako sedan nevyráběl. Modely na klíček měly obrovský natahovací mechanismus který se používal ve vozech Spartak, Sedan, Tatra 603 a z nákladních vozů jej používala Škoda 706 (Berča) a první řada trambusů. Sedany na klíček byly dvoubarevné, ostatní vozy již jednobarevné.



Škoda 1200 - 1201



Autíčka Škoda 1201 kombi byla vyráběna ve dvou základních variantách.

Jednodušší verze měla pohon přímo od motorku na zadní kola, bez převodovky, položením auta na pevnou podložku (podlahu) se přitlačilo poháněné kolo k motorku a záběr byl zajištěn. Auto jezdilo vpřed a vzad, troubilo a lankovým převodem zatáčelo. Karoserie kombi nebo van (dodávka) i s různými potisky - zelenina, elektroservis. Auto poháněla 4,5 voltová baterie. Ovládací skříňky byly plechové. Pneumatiky u této jednodušší verze byly bez vzorku i proto, aby se docílilo lepšího přitlaku motorku na pneumatiku.

Pneumatiky novější verze již byly opatřeny takřka zimním vzorem. Složitější z obou verzí měla již řádnou ozubenou převodovku, zatáčení opět zajištěné lankem a ještě otevírací kryt motoru (tzv. haupnu) a v motorovém prostoru umístěny dvě žárovky. Jedna obstarávala osvětlení vozu předními světly a směrovkou na kapotě, druhá zajišťovala činnost blínků. Mechanismus byl přizpůsoben tak, že při otáčení přední osy docházelo k přerušování svitu žárovky. A aby svítila pouze ta správná směrovka, natočením kol do příslušného směru byl zakryt přísun světla k druhé směrovce. Složitě? Na rok výroby 1962 docela unikát se světovým patentem. Zde již pohon obstarávaly dva velké 1,5 voltové monočlánky. Pověšimně si i rozdílného provedení masky vozu.



osobní vozy bez oken z bakelitu



Jedním z posledních bakelitových vozů, který se později vyráběl z plastu je zřejmě Tatra 603 na setrvačnicku, která se pak ustálila na pouze černé barvě, prodávána samostatně, nebo s přívěsným vozíkem. Co do barevnosti, já jsem objevil barvy hnědou, černou a tmavě zelenou a myslím, že je ještě vínová. Přičemž hnědé je několik odstínů. Přívěsné vozíky se vyskytují převážně žluté, byly viděny i modré, červené, zelené a bílé.



Tatra 603 bakelitová později i plastová černá má celokovový podvozek včetně všech převodů a setrvačnicku, takže pokud s ní majitel jezdil opatrně, jezdí ještě dnes.



Přívěsný vozík má na konci oje speciální zakončení, které velmi často nevydrželo náročný provoz. Pneumatiky běžně bez vzorku, podvozek velice zajímavý, jako by samostatně očekával nějaký náklad. Jinak nevím, proč by byl tak složitě tvarován. Jinou verzí přívěsného vozíku s tímto podvozkem jsem dosud neviděl, ovšem netvrdím, že by nemohla existovat.



osobní vozy bez oken z bakelitu

TATRA 137

Asi jedním z prvních nákladáček IGRA na setrvačnicku je Tatra 137 verze valník nebo katuše. Usuzuji tak z provedení podvozku, který má ještě nárazník.

A to nečekaně jednou vpředu, jindy vzadu, nebo záhadně vpředu i vzadu. Některé Tatry mají vzadu i dvojmontáž. (Pro neznalé - dvě pneumatiky vedle sebe na jedné straně.) To už se u dalších modelů neopakuje a nárazníky i dvojmontáže s Tatrou u nákladních vozů končí. Některé, možná nejstarší, nebo vývozní verze mají kovové ráfky. S těmito a s nárazníky se setkáváme ještě u osobních vozů Škoda 1200 ve všech variantách.

Na některých Tatrách jsou použity bílé pneumatiky. Obě verze katuší, na Tatře i na Pragovce používají jako rakety zápalky s červenou hlavičkou.

Je to vyobrazeno i na krabičce.

Kabina s korbou tvoří u Tater jeden celek. Katuše jsou na korbě přinýtovány.



Tatra 137 valník



Tatra 137 katuše I

Jako zvláštnost se mi jeví Tatra 137, která má katuše nasazené obráceně. Nevypadá to jako něčí ruční práce, nýtky se zdají být originál. A na spodní straně korby jsem objevil něco vylisovaného, což na jiných Tatrách není, snad výfuk či co. Ke mně se Tatra dostala s jedinou a to bílou pneumatikou, pro focení jsem ji obul do černých.



Neznámý výlisek na korbě Tatry zespodu



kovové ráfky

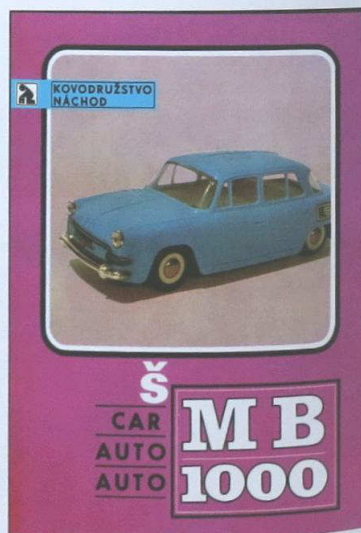


Tatra 137 katuše II



ŠKODA 1000 MB

Velmi pěkným autíčkem z Kovodružstva Náchod je bezesporu model Škoda 1000MB. Pohon na setrvačnicku, plastový podvozek, dnes již velmi těžko sehnatelný s nárazníky. Na zadním nárazníku byla dokonce státní poznávací značka. Kdo to dneska ví? Většina "emběček" na setrvačnicku jezdí již dlouho bez zadního nárazníku. Některé kousky i bez předního. Verze civilní, nebo závodní, označena Monte Carlo, pruhem s šachovnicí a číslem. Monte Carlo proto, že skutečné vozy tuto soutěž jezdily a pruhy s šachovnicí byly v té době populární tuning. Autíčko bylo prodáváno v papírové krabici vyobrazené vlevo dole. Vedle je reklamní materiál Kovodružstva Náchod.



ŠKODA 1203



V roce 1971, začala výroba oblíbených sanitek s chromovanými nárazníky i maskou podle skutečných sanitních vozů Škoda 1203. Autíčko dosáhlo veliké obliby, na pultech prodejen se objevují i verze civilní, v různém barevném provedení. Přibyl i valník s plachtou. Autíčka mají otevírací zadní dveře, vyndávací rezervu, sanitka ještě lehátko a dvě sedačky.

První řada autíček měla na bocích černý pruh. Autíčka novější již pruh nemají, nárazníky, maska i nápis Škoda jsou postupně z černého plastu, sanitka dostala nový maják s houkačkou a anténu na druhou stranu.

Autíčka z počátku výroby nemají označení výrobce, pozdější mají hracího si chlapečka na pravém boku auta. (Znak KDN od roku 1972). Autíčka jsou jednobarevná i kombinovaná, kde zadní střecha s prosklením je jiné barvy než kabina s boky.

Zpočátku mají autíčka SPZ KDN 71, později dostala NAA - 19 - 71.



Barevné provedení - sanitky: světlá béžová; ostatní: šedá, zelená, bílá, oranžová, žlutá, modrá a červená. Poslední čtyři barvy se udržely až do konce výroby, červená jako valník, již bez plachty.

S novějšími majáky se objevují verze s popisy: SPO JE - modrá 1203, VB - žlutá, POLICIE - bílá, PO - červená.

Z novějších verzí zaujme červený vůz požární ochrany se dvěma žebříky.



Propagační letáky firmy KDN.

