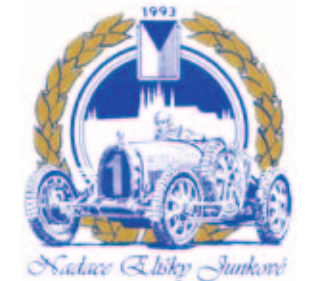




Vozy na základě legendární Tetry 111, dumpcar DC5 (T 147) a cisterna T111C, oba z padesátých let



► **MADE IN CZECHOSLOVAKIA**



TOM HYN

Tatra 815, jeden z dvojice nejúspěšnějších typů, se vyrábí sériově od roku 1983, a to dodnes v řadě modernizovaných verzí

GALERIE TATRA^{1/2}

Kopřivnická automobilka letos slaví 120 let od výroby prvního nákladního automobilu, který následoval po osobním Präsidentovi. Nejprve coby NW (Nesselsdorfer Wagenbau), neboť značka Tatra se zrodila až 29. března 1919 po testech ve slovenských horách. Tatra dnes patří k nejstarším existujícím automobilkám. Připomínáme některé z nákladních vozů, které psaly její slavnou historii.



► **TATRA 138 (1959–1972)**

Nákladní vůz, který byl po vývoji řady T137/T138 zvolen za nástupce legendární Tetry 111. Dostal zcela nový vzduchem chlazený vznětový osmiválec T 928, jehož architektura je základem motorů Tatra dodnes; 11 752 cm³ (ø 120 x 130 mm); 132 kW (180 k)/2000 min⁻¹, a převodovka 5 + 1Z s dvoustupňovou redukcí. Nosná roura, kyvadlové polonápravy, pohon 6x6. Sklápěč S3 má rozvor náprav 3690 + 1320 mm; užitečnou/pohotovostní hmotnost 12,24/10,3 t. Celkem vyrobeno 48 222 vozů.

► **TATRA 148 (1969–1983)**

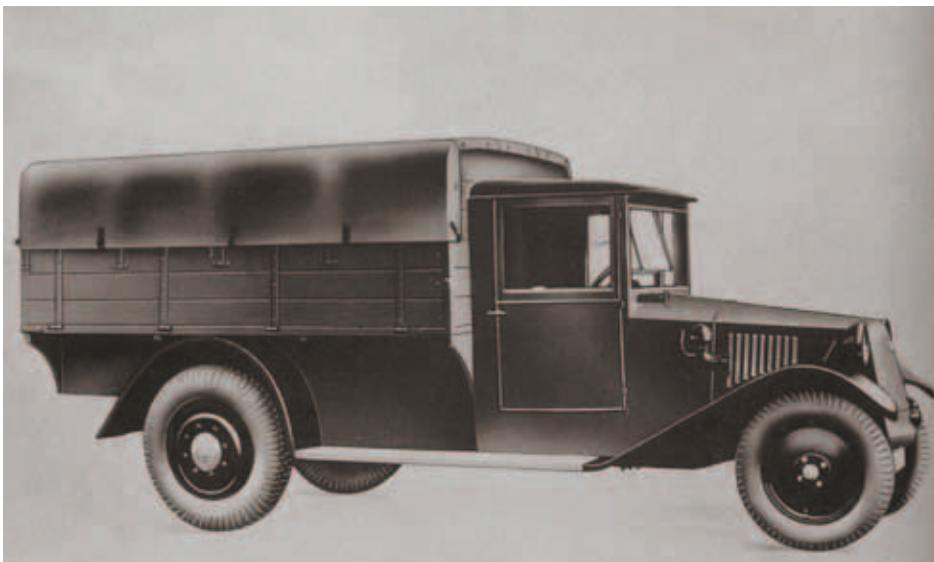
Evoluce typu T138 shodné základní koncepce s novějším osmiválcem T2-928 o větším objemu 12 667 cm³ (ø 120 x 140 mm) a výkonu 157 kW (212 k)/2000 min⁻¹. Pětistupňová převodovka s dvoustupňovou redukcí, nosná roura, kyvadlové polonápravy, pohon 6x6. Sklápěč S3 má rozvor náprav 3690 + 1320 mm, užitečnou/pohotovostní hmotnost 15,2/10,8 t. Největší rychlost 71 km/h, doba vyklápění 15 sekund, spotřeba nafty 31,2 l/100 km. Celkem vyrobeno rekordních 113 998 automobilů.



► MADE IN CZECHOSLOVAKIA

► TATRA 43 (1929–1933)

Lehký nákladní automobil, odvozený z osobních typů T 30 se vzduchem chlazeným motorem vpředu a páteřovým centrálním rámem (roura). Plochý čtyřválec OHV 1680 cm³ (ø 75 x 95 mm) a 17,6 kW (24 k)/3000 min⁻¹, převodovka 4 + 1Z, pohon zadních kol. Rozvor náprav 3287 mm, rozměry 4090 x 1700 x 2050 mm, užitečná/pohotovostní hmotnost 1500/1380 kg. Největší rychlost 60 km/h. Vyrobeno 600 vozů, následovalo 483 silnější verze T43/52 s dvoulitrovým čtyřválcem z T52 (do 1938).



► TATRA 111 S-2 (1958–1962)

Vylepšené provedení T 111 coby sklápěč, nyní bez negativního sklonu čelního okna a s ocelovou korbou místo dřevěných bočnic (proti T 111 S). Shodný motor T 111 A o výkonu 132 kW (180 k) i podvozek, ale s rozvorem náprav zkráceným na 3825 + 1220 mm. Rozměry 7430 x 2500 x 2570 mm; užitečná/pohotovostní hmotnost 10 000/9640 kg; největší rychlost 61,5 km/h; spotřeba nafty 34 l/100 km při rychlosti 46 km/h. Další verzi byl dumpcar T 147 (T 111 DC5; viz str. 52) pro práci v lomech.



► TATRA 23 (1927–1933)

Spolu se sesterským třinápravovým typem T 24 první nákladní vůz typické koncepce Tatra s páteřovým rámem (nosná roura) a výkyvnými polonápravami. Kapalinou chlazený zážehový čtyřválec OHV 7479 cm³ (ø 115 x 180 mm), výkon 48 kW (65 k)/1200 min⁻¹, převodovka 4 + 1Z, pohon zadních kol. Rozvor náprav 4297 mm, délka 6580 mm; užitečná/pohotovostní hmotnost 4000/4350 kg. Největší rychlost 55 km/h. Vyrobeno jen 35 vozů prvního typu T 23, ale 228 odvozeného třinápravového 6x4.

► TATRA 26 (1926–1933)

Třinápravový nákladní 1,5 t a víceúčelový automobil typu 26 vznikl na základě osobního dvouválce T 11/T 12 (1056 cm³), ale po třech vyrobených (1926) se proměnil na silnější čtyřválec T 26/30 s motorem 1680 cm³ (ø 75 x 95 mm) o výkonu 17,6 kW (24 k)/3000 min⁻¹. Rozvor prvních dvou náprav byl prodloužen ze 2200 na 2900 mm, mezi třetí zůstal 850 mm. Čtyřstupňová převodovka dostala redukci, zadní hnané nápravy (6x4) závěry diferenciálů a vůz se uplatnil také v armádě. Vyrobeno 182 kusů.



► TATRA 27 (1931–1946)

Velmi významný nákladní vůz a autobus, ve vylepšené verzi vyráběný až do roku 1946 (celkem 7620 vozů, první série 1769). Kapalinou chlazený zážehový čtyřválec OHV 4260 cm³ (ø 95 x 150 mm), výkon 38 kW (52 k)/2100 min⁻¹, převodovka 4 + 1Z, nosná roura a výkyvné polonápravy, pohon zadní nápravy. Rozvor náprav 3800 mm, užitečná/pohotovostní hmotnost valníku 3000/3950 kg. Největší rychlost 55 km/h. Po válce rekonstruován na typy T 114/T 115 s novými unifikovanými čtyřválcí.



► TATRA (NW) TL4 (1916–1929)

Úspěšný nákladní automobil 4,0 t a první, který dostal značku Tatra (1919). Jeho kapalinou chlazený zážehový čtyřválec 3562 cm³ (ø 90 x 140 mm) o výkonu 26 kW (35 k)/1600 min⁻¹ vynikal ventilovým rozvodem OHC a zadní kola poháněl přes čtyřstupňovou převodovku kloubovým hřídelem. Byl spřízněn s menším sesterským typem TL2 (1915–1924; užitečná hmotnost 2,0 t). Celkem vzniklo 1027 vozů TL4 a 355 vozů TL2, čímž byla odstartována sériová produkce užitkových automobilů v Kopřivnici.

► TATRA DIESEL 81 (1942)

Zapomenutý předchůdce Tatra 111. Kapalinou chlazený vznětový osmiválec do V/90°, OHV, 12 464 cm³ (ø 115 x 150 mm), výkon 118 kW (160 k)/2000 min⁻¹, převodovka 4M s redukcí (tedy 8M), nosná roura a výkyvné polonápravy, pohon 6x6. Rozvor náprav 4000 + 1220 mm, užitečná/pohotovostní hmotnost 6500/7800 kg. Největší rychlost 65 km/h. Vyrobeno 50 vozů, následovalo 149 vozů T 81H s větším motorem 14 726 cm³ (ø 125 x 150 mm) o výkonu 110 kW (150 k) na spalování dřevoplynu (do 1943).

► TATRA DIESEL 24/67 (1936–1939)

Vývoj třinápravového typu T 24 znamenal prodloužení přídě pro montáž větších motorů, v roce 1937 k nim přibyl kapalinou chlazený vznětový řadový šestiválec OHV 16 600 cm³ (ø 140 x 180 mm) o výkonu 103 kW (140 k)/1400 min⁻¹. V kombinaci se čtyřstupňovou převodovkou s dvoustupňovou redukcí poháněl obě zadní nápravy (6x4). Vůz měl rozvor náprav 4022 + 1300 mm, délku 8600 mm a užitečnou/pohotovostní hmotnost 10 000/8300 kg. Největší rychlost 60 km/h. Vzniklo 35 automobilů.



► TATRA (NW) 1898–2018

► NW číslo 1 (1898)

První nákladní vůz Kopřivnické vozovky měl jako osobní Prásideňt německou poháněcí soustavu Benz, ovšem složenou ze dvou spřažených dvouválců SV 2714 cm³ (ø 120 x 120 mm) o celkovém výkonu 9,7 kW (13,2 k)/600 min⁻¹. Motory byly uloženy zcela vzadu vedle sebe v žebřinovém rámu pod ložnou plochou 3510 x 1720 mm. Převodovka 3 + 1Z, pohon zadních kol řetězy. Rozvor náprav 2000 mm, užitečná/pohotovostní hmotnost 2500/1500 kg. Největší rychlost 15 km/h. V roce 1979 v Tatře vyrobili repliku.



► TATRA 85/91 (1937–1939)

První velký silniční typ s trambusovou (bezkapotovou) budkou, odvozený od *pětituny* T 85 A se zážehovým čtyřválcem. Kapalinou chlazený vznětový šestiválec OHV 7270 cm³ (ø 105 x 140 mm) o výkonu 63 kW (85 k)/1500 min⁻¹ poháněl přes čtyřstupňovou převodovku s redukcí (tedy 8 + 2Z) obě zadní nápravy se závěry diferenciálů. Nosná roura a dělené nápravy. Rozvor náprav 4000 + 1400 mm; užitečná/pohotovostní hmotnost 4000/6800 kg. Největší rychlost 60 km/h. Vyrobeno jen 69 automobilů.



Foto Tatra

► TATRA 111 (1943–1962)

Nejslavnější nákladní Tatra! První se vzduchem chlazeným dieselem a po T 81 také první se standardním pohonem 6x6 (celkem 33 691 kusů). Dvanáctiválec T 111 A s válci do V/75°, OHV, 14 825 cm³ (ø 110 x 130 mm), výkon 132 kW (180 k)/1800 min⁻¹, převodovka 4 + 1Z s redukcí, výkyvné polonápravy a nosná roura rámu. Rozvor náprav 4175 + 1220 mm, užitečná/pohotovostní hmotnost 10 240/8600 kg (základní valník T 111 R). Největší rychlost 61,5 km/h. Stoupavost 62,5 %. Spotřeba nafty 40 l/100 km.



► TATRA 815 (od 1983)

Slavný nákladní vůz, s nímž přešla Tatra definitivně na bezkapotovou budku. Vzduchem chlazený motor unifikované řady (ø 120 x 140 mm) v provedení V8, V10 a V12 s výkony až 235 kW (320 k)/2200 min⁻¹ při premiiře druhé generace T 815-2 (1990). Převodovka 5 + 1Z s redukcí, výkyvné polonápravy a nosná roura, základní typ S3 6x6. Rozvor náprav 3550 + 1320 mm, užitečná/celková hmotnost 13,4/25 t (mimo silnici 16,9/28,5 t). Největší rychlost 85 km/h. Stotisíc vůz vyjel 3. října 1990, výroba pokračuje.