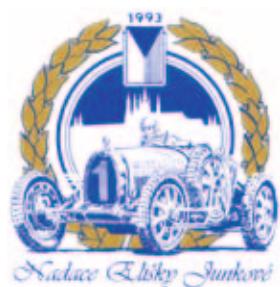




TATRA 148 (1969–1983)

Foto Tatra



TOM HYAN

BESTSELLER

S odbytem přes 110 tisíc vozů se Tatra 148 stala nejúspěšnějším kapotovým automobilem této značky, překonaným jen nesmrtelnou osmsetpatnáctkou...

Tatra 148 S1, jednostranný sklápěč s užitečnou hmotností 15,3 tuny

Nejslavnější řady nákladních automobilů Tatra nesou označení 111, 138, 148, 815 a nyní 158 Phoenix. Všechny vycházejí z koncepce páteřového rámu s výkyvnými polonápravami, jež se stala hlavním konstrukčním znakem většiny kopřivnických automobilů. Všechny typy poháněné motorem vlastní konstrukce Tatra jsou navíc vzduchem chlazené (tedy s výjimkou nového 158 Phoenix, jenž vzhledem k emisní normě EU6 přešel na jiné pohonné jednotky). Legenda Tatra 111 čítala podle dostupných pramenů 33 691 vozů, pak osmiválcé nahradily

její unikátní dvanáctiválec, když v roce 1959 přišel typ 138 (48 222 vozů) a jeho evoluce podobného vzhledu 148 (rekordních 113 988 vozů). Oba osmiválce 138/148 vydržely v plné výrobě každý jedno desetiletí. Dramatickou změnou pak bylo uvedení T815, odlišené bezkapotovou budkou, ale zařazenou mezi vozidla speciální (řady 800 = speciální, 100 = nákladní). Během prvních čtyř let (do roku 1986) překonala Tatra 815 hranici 50 000 kusů a její výroba pokračuje po mnoha modifikacích dodnes. Zřejmě je to poslední kopřivnická konstrukce s vlastním vzduchem chlazeným motorem...



1

1 Tatra 2-148 v provedení S3 (modrý vůz) a jako vysokozdvizný sklápěč VS1

2 Vysokozdvizný sklápěč T148 VS1 s vyklápěním až ve výšce 3930 mm nad zemí

3 Tatra 148 jako valník pro dálkovou dopravu s užitečnou hmotností 14,6 tuny

4 Domíchávač betonu T148 AM365 (ZTS Košice)

5 Hydraulické autorypadlo T148 Detvan (ZTS Detva)



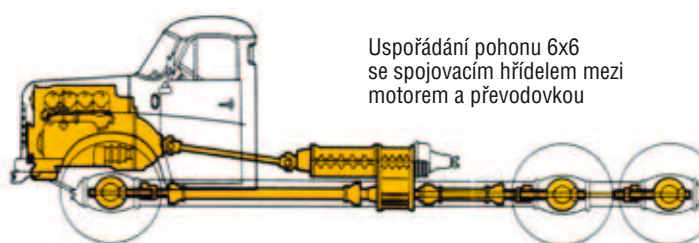
2



5



3



Uspořádání pohonu 6x6 se spojovacím hřídelem mezi motorem a převodovkou

Zatímco Tatra 111 a 138 jsme už loni popsali (viz TH Auto číslo 4 a 5), podívejme se na novější Tatra 148. V podstatě nejde o úplně nový automobil, ale o inovaci typu 138 s řadou zlepšení včetně nové verze motoru řady Tatra 2-928 se zvětšeným objemem válců 12 667 cm³ (větší zdvih 140 mm) a výkonem 157 kW (212 k)/2000 min⁻¹ podle normy SAE, resp. na zvláštní přání i modelu Extra až 171 kW (232 k), u něhož také točivý moment vzrostl z 814 na 903 N.m/1200 min⁻¹. Motor, uložený vpředu pod kapotou, byl stej-

ně jako u typu 138 spojen s převodovkou kloubovým hřídelem, hlavní převodová skříň byla společně s rozdělovací převodovkou až za kabinou uprostřed na páteřové rouře rámu. Hnací hřídele ke všem nápravám rotují v této rouře. Převodovka nabízí možnost pomocného pohonu vpředu vpravo ze svého hnacího hřídele pro různé účelové nástavby, či z rozdělovací převodovky vzadu (v podélné ose vozu), anebo současně obě varianty. Také převodné ústrojí je vlastní konstrukce Tatra (proti 138 se změnila hodnoty převodo-

vých stupňů). Všechna kola jsou zavěšena nezávisle na kyvadlových polonápravách a odpružena torzními tyčemi vpředu (u verze 4x4 i vzadu) a svazky listových per na tandemové nápravě vzadu (6x6). Pohon předních kol je připojitelný elektropneumaticky, stejně jako aktivace závěrů všech diferenciálů. Rozvor náprav pro sklápěče T148 S1/S3 a tahače návěsů NT 6x6 zůstal 3690 + 1320 mm, mírně se zvětšil rozchod kol, valníky mají rozvor 4800 + 1320 mm, u verze s navijákem 4260 + 1320 mm, ►►►

► TATRA 148 (1969–1983)



6

6 Zemědělská cisterna Tatra 148 CAS-10

7 Návěsový tahač Tatra 148 NT 6x6 s cisternou na letecké palivo

8 Osmiválec T2-928 se zvětšeným objemem válců z 11,7 na 12,7 l (prodloužení zdvihu ze 130 na 140 mm)

9 Hlavní (nahore) a přidavná redukční převodovka Tatra, spojené s nosnou rourou páteřového rámu; vzadu vývod pomocného pohonu



7

► TATRA 148 S3 6x6 (1969)

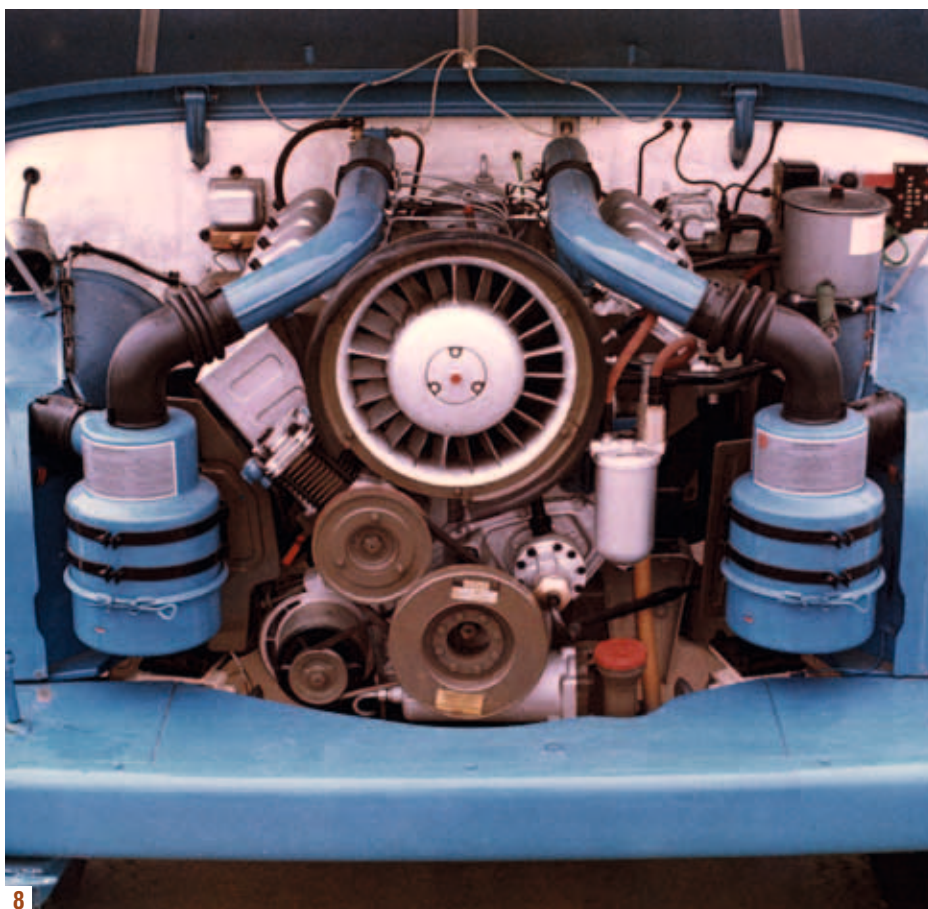
MOTOR – vznětový osmiválec Tatra 2-928-1 s válci do V/75°; přímé vstřikování paliva (pořadí vstříků 1-6-3-5-4-7-2-8); rozvod OHV 2V (centrální vačkový hřídel); 12 667 cm³ (ø 120 x 140 mm); 16,5:1; 157 kW (212 k)/2000 min⁻¹ a 814 N.m/1200 min⁻¹; chlazení vzduchem s jedním ventilátorem; měrná spotřeba 180 g/kh v rozsahu 800–1700 min⁻¹ při 100% zatížení; hmotnost motoru se spojkou 845 kg. Motorová výfuková brzda. Elektrická výzbroj 24 V, akumulátory 2x 12 V, 165 A.h, generátor 24 V/500 W, spouštěč 5,9 kW (8 k).

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – dvoukotoučová suchá spojka s hydropneumatickým vypínáním, pětistupňová převodovka (9,70 – 4,96 – 2,83 – 1,67 – 1,00 – Z 8,57) s dvoustupňovou redukcí (1,63 – 2,20); pohon dvou zadních náprav a přiřaditelný pohon předních kol, stálý převod 3,39; závěry všech diferenciálů. Parkovací brzda na převodném ústrojí.

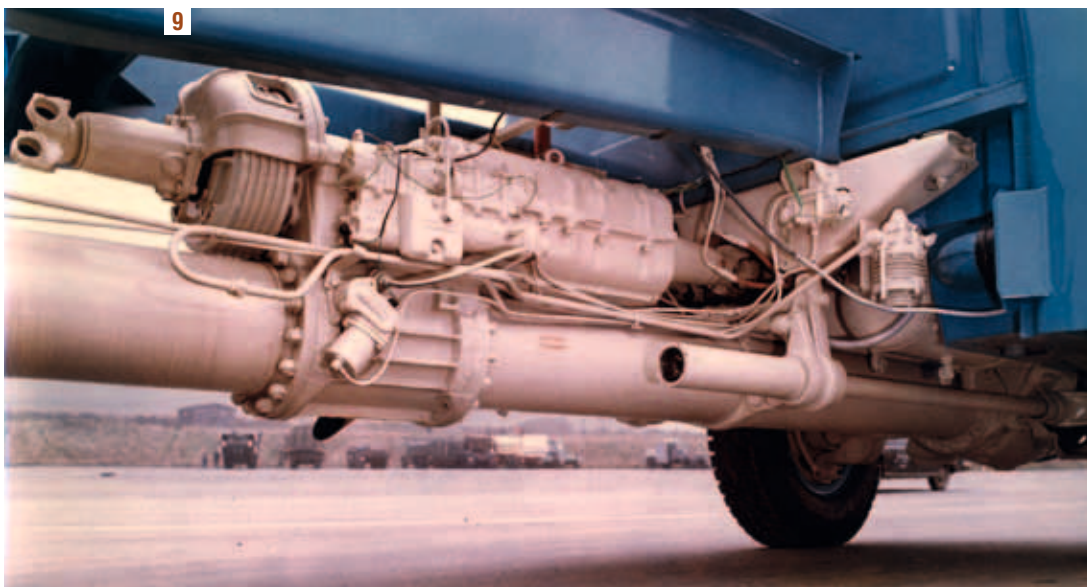
PODVOZEK – centrální nosná roura s pomocným rámem pro nástavbu; všechna kola nezávisle zavěšena na kyvných polonápravách, odpružení vpředu podélnými torzními tyčemi a vzadu podélnými listovými pery; hydraulické řízení šnekem a kladkou, převod 1:22,5, celkem 6,5 otáčky volantu na plný rejď; tlakovzdušné dvouokružové bubnové brzdy, plocha obložení 7440 cm²; pneumatiky 11,00 – 20.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 3690 + 1320 mm, rozchod kol 1956/1770 mm; d/š/v 7295/2500/2610 mm; ložná plocha d/š/v 4306/2305/893 mm; objem palivové nádrže 200 l; pohotovostní/úžitková hmotnost 10 800/15 200 kg; celková hmotnost 26 000 kg, s přívěsem 38 000 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 71 km/h; doba vyklopení nákladu 15 s; základní spotřeba paliva 31,2 l/100 km.



8



9

třínápravové podvozky alternativně 3690/3900/4260 + 1320 milimetrů, a konečně dvounápravové tahače NT 4x4 dostaly rozvor 3875 mm. Při celkové hmotnosti 26 tun činí užitečná hmotnost nákladu i přes 15 tun, soupravy s přívěsem mají limit 38 tun. Stejně jako u předchůdce T138 vznikla během let dlouhá řada různých typů, vybavených nástavbami ať už originálními Tatra, anebo od domácích i zahraničních partnerů.

Tatra 148 zcela nahradila typ 138 po roce 1971, představila se v roce 1968 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně a vyráběla se od roku 1969 až do počátku osmdesátých let. Poslední automobil T148 vyjel z výrobní linky v Kopřivnici dne 14. prosince 1982, v následujícím roce se rozběhla produkce T815, která se stala prvním sériovým automobílem Tatra s deseticílovým motorem (montovaly se ovšem i odvozené V8 a znovu V12). Ale to už je

jiná kapitola. Ještě v roce 1983 se na podvozcích T148 představily nové autojeřáby, vedle domácích z ČKD Slaný (firma existuje, nezanikla a vyrábí!) to byly německý hydraulický Liebherr LTF-1030 (30 t; s vlastním motorem Mercedes-Benz 59 kW/80 k) a polský Famaba DSO-181T (18 t). Mezi kuriozitami zaujme vysokozdvizný sklápěč VS1 (může vyklápat v základní spodní poloze, ale i ve výšce 3,9 metru nad zemí), zemědělský aplikátor kapalných hnojiv AG (Agropodnik Gottwaldov) PAG-7 s jednomístnou bezkapotovou budkou ostrých tvarů, nejružnější autojeřáby, autorypadla, domíchávače betonu, cisterny i jiné speciální verze. Základní byly jedno- a třístranné sklápěče (S1 a S3), valníky (V a VN), podvozky a tahače návěsů (NT). Po modernizaci v roce 1978 se objevilo označení Tatra 2-148. Automěly této řady se také vyvážely a samozřejmě na našich silnicích je můžete vidět dodnes. ■



tatra
148
tatra