

TATRA 813 6x6 (tahač přívěsů)



NEJVĚTŠÍ

Před padesáti lety se představila Tatra 813, vrchol československé konstrukční školy s páteřovým rámem...

Foto Tatra

TATRA 813 NT 4x4 (návěsový tahač)



Foto Tatra

► TATRA 813 (1967–1982)



TOM HYAN

1 Tatra 813 S1 6x6 jako jednostranný sklápěč (dumpcar)

2 Podvozek T813 P 8x8 pro účelové nástavby

3 Sklápěč T813 S1 8x8 s užitečnou/celkovou hmotností 21,5/36 tun



1



2



3

Kolos, tak se oficiálně jmenoval první typ Tatra 813 8x8. Znamenal první čtyřnápravovou Tatra a první těžkou s bezkapotovou budkou. Její vývoj probíhal od počátku šedesátých let, kdy už naběhla sériová výroba klasického kapotového typu Tatra 138. Kolos 8x8 vzbudil velkou pozornost při představení v roce 1967, samozřejmě šlo především o vozidlo vojenské s taktickou jednoduchou montáží pneumatik, jež se dohuštovaly za jízdy. V civilním sektoru se uplatnily především pozdější třinápravové a dvounápravové verze, hlavně jako tahače přívěsů, nahrazující Tatra 141, odvozenou ještě z populární *stojedenáctky*. Tatra 813 znamenala návrat ke dvanáctiválcovému motoru, byl to typ T930, konstrukčně unifikovaný s osmiválcem T928 pro Tatra 138 a 148. Původní plán hovořil o nabídce osmi motorů s výkony 132 až 250 kW (180 až 340 k), uplatnily se však pouze zmíněné dvanáctiválce T930, nejprve s výkonem 184 kW (250 k) a později 199 kW (270 k). Podle údajů výrobce byla hmotnost přívěsů, které mohly Tatra 813 vléci, až 100 tun; pouze u menšího čtyřkolového typu *jen* 65 tun. Vzduchem chlazený motor, nezávislé zavěšení všech kol na kyvných polonápravách a páteřový rám, tvořený ocelovou nosnou rourou velkého průměru, zůstaly charakteristickými konstrukčními znaky také u řady T813. Dvojice náprav (u 8x8 všechny, u 6x6 vpředu) byly odpruženy podélnými svazky listových per, samostatné nápravy torzními tyčemi o průměru 58 milimetrů (u T813 4x4 tedy i vpředu). Převodné ústrojí až s dvaceti dopřednými stupni (a čtyřmi pro jízdu vzad) tvořily hlavní pětistupňová převodovka, ►►►

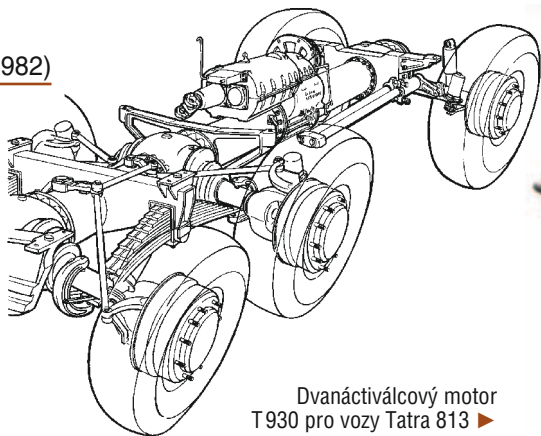
► TATRA 813 (1967–1982)

Uspořádání podvozku
tahače přívěsů (verze 6x6) ►

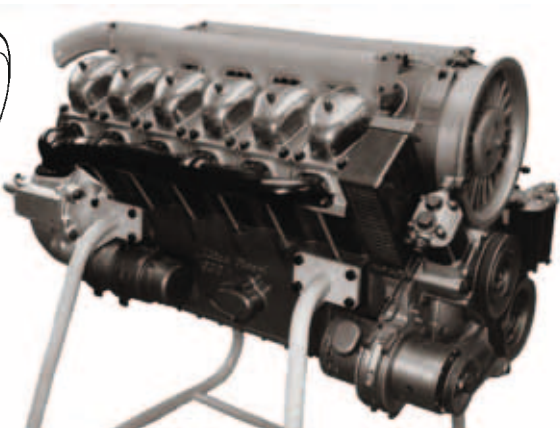
4 První se představil vojenský
valník T813 8x8 (1967)

5 Přístup k motoru
po odklopení víka na přídi
(verze 6x6)

6 Tahač T813 4x4
s hmotností přívěsu do 65 tun



Dvanáctiválcový motor
T930 pro vozy Tatra 813 ►



TATRA 813 6x6 (tahač přívěsů)

Foto Tatra

► TATRA 813 8x8 (1967)

MOTOR – vznětový dvanáctiválec
Tatra 930-3 s válci do V/75°;
přímé vstřikování paliva, OHV 2V; 17 640 cm³
(ø 120 x 130 mm); 16,5:1; 184 kW
(250 k)/2000 min⁻¹ a 961 N.m/1200 min⁻¹;
chlazení vzduchem s jedním ventilátorem;
hmotnost motoru 1035 kg.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – třikotoučová suchá
spojka, pětistupňová převodovka Tatra
(9,97 – 4,96 – 2,83 – 1,68 – 1,00 – Z 8,58)
s dvoustupňovou redukcí (1,60 – 2,20)
a planetovým rychloběhem (1,00 – 0,60),
celkem 20 + 4Z převodových stupňů; trvalý
pohon všech náprav, stálý převod 2,71,
konečný převod planetové redukce v hlavách
kol 2,14. Sedm diferenciálů (děličů
momentu); hlavní mezinápravový, mezi
dvojicemi náprav a v nápravách.

PODVOZEK – centrální nosná roura
s pomocným žebřinovým rámem pro
valníkovou nástavbu; všechna kola nezávisle
zavěšena na kyvných polonápravách,
odpružení podélnými svazky listových per;
hydraulické řízení šnekem a kladkou,
5,5 otáčky volantu na plný rejď; tlakovzdušné
bubnové brzdy Š 420 mm; pneumatiky
15,00 – 21 s centrálním huštěním za jízdy.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav
1650 + 2200 + 1450 mm, rozchod kol
2050/2000 mm; d/š/v 8800/2500/2780 mm;
ložná plocha d/š/v 5000/2290/1100 mm;
světla výška 380 mm; nájezdový úhel
vpředu/vzadu 35/37°; pohotovostní/úžitková
hmotnost 14/22,2 t; hmotnost přívěsu
do 100 t (v terénu do 12 t).

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce)

– největší rychlost 80 km/h; největší
stoupavost 18,8 % na silnici s přívěsem
do 65 t; brodivost 1400 mm.



dvoustupňová přídatná převodovka (elektropneu-
maticky řaditelný silniční nebo terénní převod)
a planetový rychloběh s děličem momentu, napoje-
ný na přední stranu přídatné převodovky. Konečné
planetové převody byly až v hlavách kol. Tahače
(u verze 8x8 šlo o vojenský valník) se dodávaly
standardně s navijákem s tažnou silou 167 kN,
použitelným zezadu i zepředu. Velká budka byla až
pro sedm osob, krátká pro tři.

Výroba se rozběhla 24.března 1967 ověřovací pa-
desátikusovou sérií čtyřnápravových vozů, prototypy
jezdily od roku 1963. V roce 1969 následovaly nové
verze tahačů 6x6 a 4x4, už jen s malou ložnou plo-
chou, a postupně kopřivnická automobilka nabídla
další varianty. Tak se objevily třínápravové a čtyř-
nápravové sklápěče, dvounápravový tahač návěsů,

čtyřnápravový podvozek pro speciální nástavby
apod. Z různých nástaveb jmenujme autojeřáby
AD-125 (4x4) a AD-350 (8x8), ženíjní sklopné mosty
AM-50, obrněné vozy, velká požární vozidla pro
ochranu pyrotechnických závodů, ale také speciály
ze spolupráce s německou firmou Semex, k nimž
patří autojeřáby, letištní tahač, či speciální přepra-
vníky velkých rour pro ropovody a plynovody (také
pětínápravové typy 2+3).

Tatra 813 byla jedním z nejpozoruhodnějších čes-
koslovenských nákladních automobilů. Do roku
1982 se vyrobilo celkem 11 751 vozidel všech pro-
vedení. Nová řada Tatra 815, po nespočtu moder-
nizací vyráběná prakticky dodnes, pak nahradila
jak klasické kapotové typy T148 (modernizace
T138), tak největší Tatra 813. ■



TATRA 813 8x8 KOLOS (valník)

Foto Tatra