

TH

6
2020

www.tomhyan.com

auto

VOLKSWAGEN GOLF S MOTOREM 1.5 eTSI



PŘEDSTAVUJEME

■ OPEL CORSA F ■

globální automobil s mezinárodními kořeny

■ ALFA ROMEO ■

slaví 110 let a její pověst sportovně laděných vozů ještě žije

■ KIA NIRO PHEV ■

první vůz značky postavený na nové platformě pro ekologické automobily



BVV



Veletřhy
Brno

www.BрноGP.cz

B | R | N | O

jihomoravský kraj

TECHNICKÉ
MUZEUM
V BRNĚ



BRNO REVIVAL

festival rychlosti
mezi pavilony



Výstaviště Brno

20. 6. 2020

Sraz • Výstava • Burza



ÚSPĚCH Z NOUZE

Praga S5T patřila k našim nejrozšířenějším nákladním vozům. Vznikla vlastně z nouze, odvozením z terénního speciálu V3S...



TOM HYAN

Praga S5T-3 Super, poslední verze pětivotového nákladního vozu se šestiválcem T912-3 o výkonu 81 kW (110 k)

Společně s populární *větrískou* patří S5T k posledním výrobkům slavné české značky Praga. Podobně jako V3S vznikala rychle a vlastně z nouze, moderní nákladní vozy střední třídy totiž v poválečném Československu citelně chyběly. Na silnicích jezdilo všechno možné, od předválečných typů domácí produkce Škoda, Praga, Tatra a Walter přes trofejní německé vozy až po anglo-americké typy Dodge, Ford, Bedford, Austin, Studebaker a další, většinou z akce americké hospodářské pomoci UNRRA. Pražská automobilka Praga, dříve součást strojírenského koncernu ČKD, se po válce vrátila k výrobě předválečných konstrukcí. Znovu vyjely třítuny Praga RN (a jejich dieselové verze RND) i těžké typy ND, konstruktéři však pilně pracovali na nové řadě Praga N2T až N5T (tedy nákladní s užitečnou hmotností 2 až 5 tun), jenže reorganizace československého autoprůmyslu a požadavky na vojenskou výrobu znamenaly, že se jejich výroba nerozbehla. V roce 1951 dostala Praga jiný úkol, a to vytvořit vojenský třítunový speciál, a proto se zrodila třínapravová V3S s pohonem všech kol, která nakonec vytvořila rekord v dlouhověkosti našich automobilů,

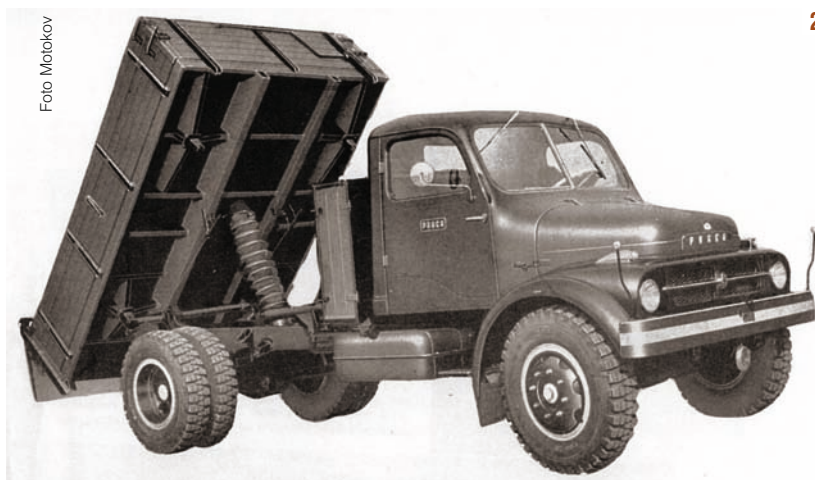
když se vyráběla plných sedmatřicet let! Vzniklo zhruba 130 tisíc V3S, takže se během let prosadily i v civilním sektoru. Byly však pro běžný silniční provoz značně nevhodné, a proto se zrodily plány na jejich jednodušší civilní verzi s užitečnou hmotností 5 tun. Zrodila se tak dvounápravová Praga S5T, tedy silniční pětituna, sice se stejným motorem, ale bez pohonu všech kol.

Zatímco sériová výroba V3S se rozběhla v roce 1953, první prototyp S5T vyjel v roce 1955, tenkrát ještě s budkou ve stylu staršího terénního sourozence. Již tehdy však designéři chtěli silniční verzi více odlišit, a proto se v sériovém provedení objevila s jinou předí, zaoblenou kapotou a rozšířenou maskou se zcela zapuštěnými hlavními světlomety. Rám byl opět nýtovaný z ocelových profilů, složený ze dvou podélníků a většího množství příček. Zjednodušené nápravy byly jen dvě místo tří, nadále tuhé, ale už konvenční, přední nepoháněná a u zadní nahradil dvojnásobný převod rozvodovky koncové redukce v nábojích kol, jež využívala V3S pro zvýšení světelné výšky. Vzhledem k civilnímu zaměření neměla budka kruhový otvor ve střechě pro vojenského pozorovatele, ani vpřed výklopná čelní skla oken. ►►►



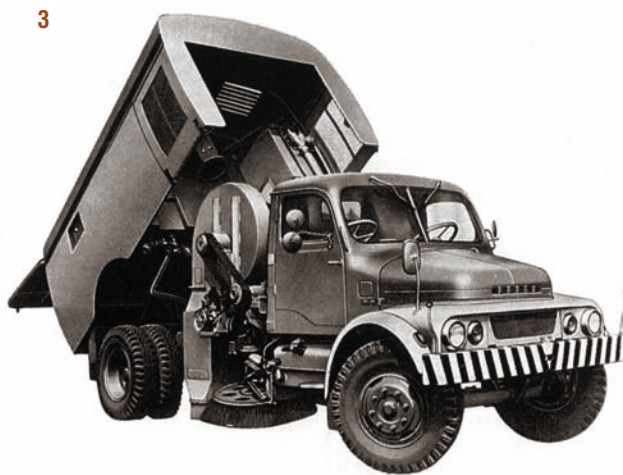
1

Foto Motokov



2

3



4

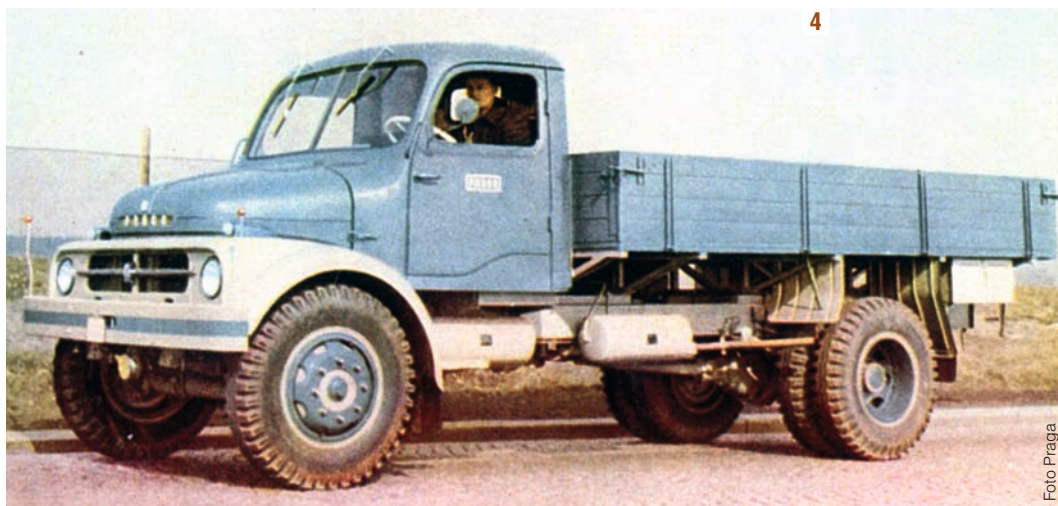


Foto Praga

1 Praga S5T na propagačním snímku z prospektu Motokov v anglickém jazyce

2 Jednou ze základních modifikací Pragy S5T byl třístranný sklápěč s dřevěnou korbou, vyloženou ocelovým plechem

3 Praga S5T-3 jako zametací vůz se sacím zařízením SAM 5 vyčistí plochu až 37 500 čtverečních metrů za hodinu provozu

4 Modrý valník Praga S5T z vysočanských závodů AZKG Praga při zkouškách

5 Prototyp Praga S5T ještě tvarem budky a celé přídě připomínal terénní V3S (1955)

6 Interiér celokovové budky, spřízněné s typem V3S, ale s menším počtem ovládacích prvků



5



6

Foto Praga

► PRAGA S5T (1956–1972)

Foto Motokov



1

Kresba Motokov

2



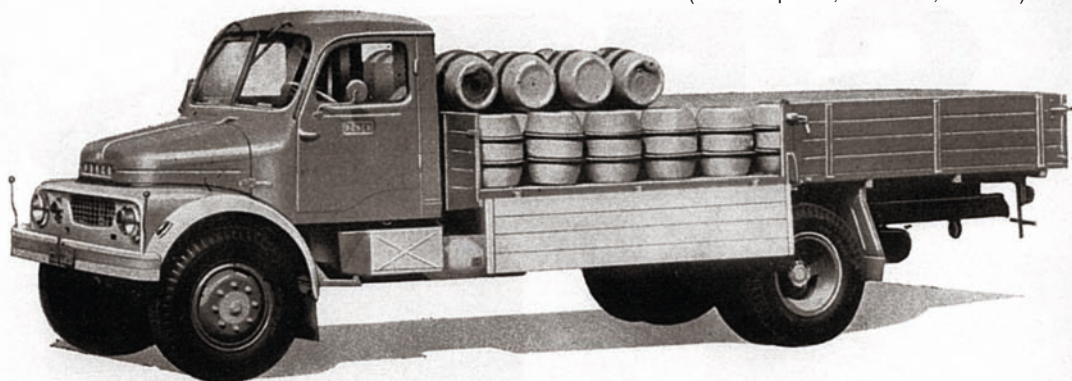
1 Samonakládací Acol 4 pro svoz odpadu, určený hlavně na export (výrobek BSS z Brandýsa na Labem)

2 Chladírenský a mrazírenský vůz PM12 (skříň o objemu 12 krychlových metrů) pro přepravu tří tun potravin

3 Trambusové provedení S5T-2 s budkou Š706 RT a skříňovou nástavbou Orličan Choceň

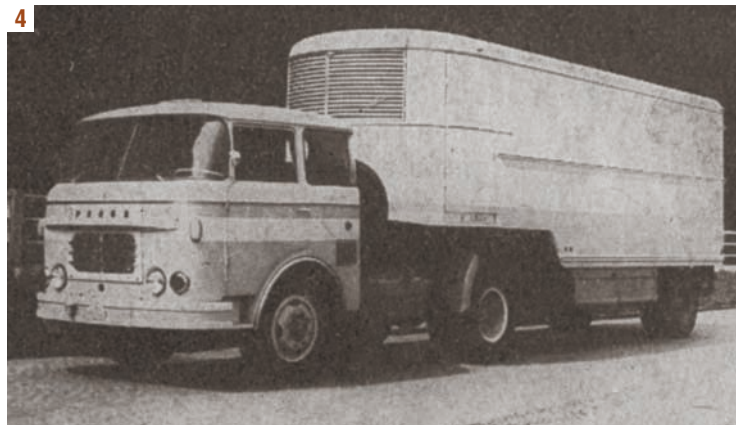
4 Praga S5T-2 TN s chladírenským návěsem Orličan N7 CH (užitečná hmotnost 7 t, hmotnost tahače 5,01 t, výkon 81 kW/110 k)

Prodloužený pivovarský valník pro přepravu sudů (rozvor náprav 4,50 místo 4,09 metru)



3

4



Předseriové S5T vyjely v roce 1956, o rok později se rozběhla sériová výroba. V postupně modernizovaných verzích se S5T vyráběly až do roku 1972, když byla jejich produkce stejně jako u V3S v šedesátých letech převedena do letňanské Avie, kde nějaký čas pokračovala i po náběhu lehkých Avii A15/A30 (od 1968 dle licence Renault Saviem). Vyrobito se padesát tisíc vozů S5T, jež se uplatnily nejen v Československu, ale i na mnoha exportních trzích. Podle dostupných údajů vzniklo 9330 prvních vozů do roku 1962, následovalo 13235 modernizovaných S5T-2 do roku 1967 a nakonec 27708 vozů S5T-3 včetně zesíleného Superu (od 1971) v letech 1966–1972. Základem byl stejný jako u V3S vzduchem chlazený vznětový řadový šestiválec T912,

vlastně polovina dvanáctiválce Tatra 111. Zprvu dával z objemu 7412 cm³ (ø 110 x 130 mm) největší výkon 98 k (72 kW)/2100 min⁻¹, pozdější S5T-2 posílily až na 110 k (81 kW)/2200 min⁻¹, ale zvýšení otáček mělo negativní vliv na životnost motoru. Konstrukteři při zachování tohoto výkonu, ale při 2000 min⁻¹ pro evoluci S5T-3 (motor T912-3), zvětšili objem na 8100 cm³ (ø 115 x 130 mm). Současně s těmito úpravami vzrostla užitečná hmotnost z pěti na šest tun, poslední verze pak nesly na kapotě hrdé označení Super! Unifikace s typem V3S se projevila převzetím motoru se suchou klikovou skříňí a oddělenou nádrží motorového oleje, což byla úprava pro provoz v těžkém terénu, na silnici ale neobvyklá. Čtyřstupňová převodovka měla

stejně odstupňování jako u V3S (ale zpátečka se řadila dopředu, nikoli vzad), elektropneumatically volená redukce dostala přece jen rychlejší převody. Praga S5T se představila jako valník, třístranný sklápěč a podvozek pro účelové nástavby. A těch nebylo málo, za patnáct let výroby vznikla řada speciálních modifikací! Kromě rozvoru náprav 4,09 metru se později dodávaly i vozy s prodlouženým na 4,5 metru, u valníku S5T-3 tak vzrostla délka ložné plochy ze čtyř na pět metrů (uplatnil se i větší zadní převis). Přestože měl vůz jen jednu poháněnou nápravu, vedl si dobře i v lehčím terénu, vzadu měl elektropneumatically ovládaný závěr diferenciálu. Zemědělci dostali cisternu Translakta TL 4 pro svoz mléka o objemu 4000 litrů, která navíc vezla



► PRAGA S5T (1960)

MOTOR – vzduchem chlazený vznětový řadový šestiválec konstrukce Tatra 912; OHV 2V; 7412 cm³ (ø 110 x 130 mm); 16,5:1; 72 kW (98 kJ)/2100 min⁻¹ a 372 N.m/1200 min⁻¹; chlazení s jedním axiálním ventilátorem (pohon klínovým řemenem); přímé vstřikování paliva (vstřikovací čerpadlo Motorpal PV6R8S 620). Elektrická výzbroj 12/24 V, dva akumulátory 105 A.h, generátor 12 V/300 W; spouštěč 24 V/4,4 kW (6 k).

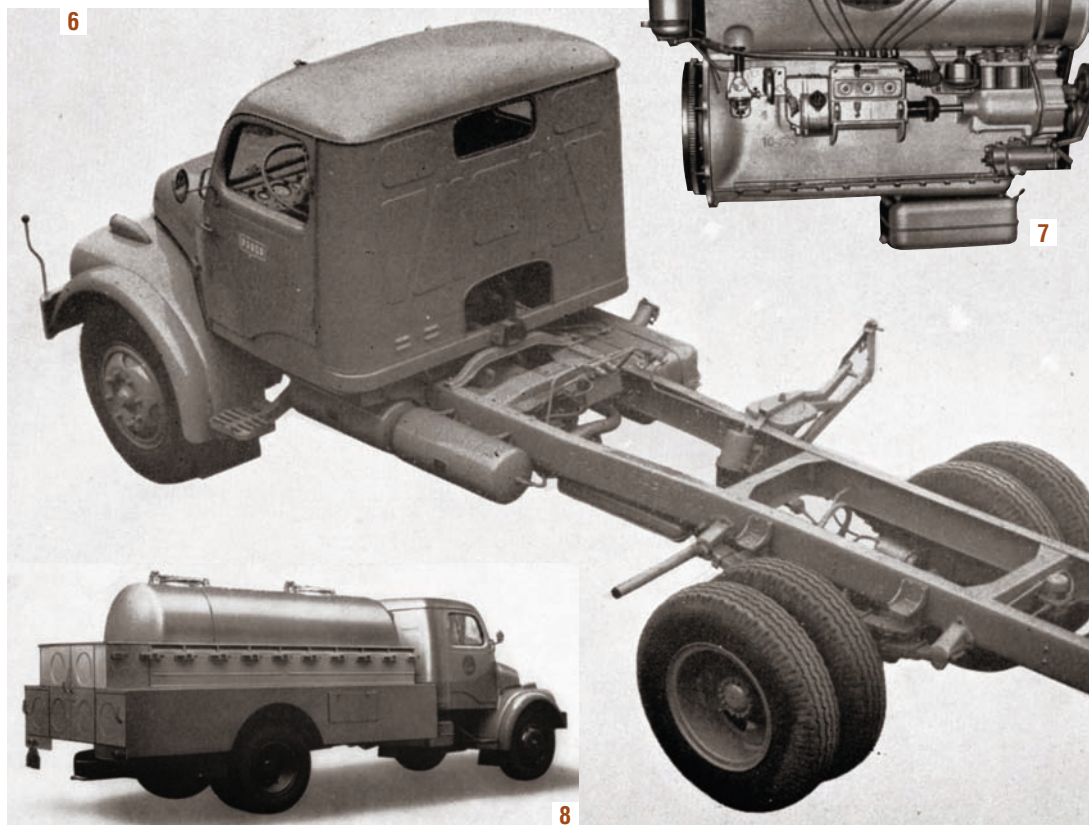
PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednokotoučová suchá spojka s mechanickým vypínáním, čtyřstupňová převodovka (6,19 – 3,13 – 1,75 – 1,00 – Z 6,28) s dvoustupňovou redukcí (0,73 – 0,96); stálý převod 7,76; pohon zadní nápravy, elektropneumaticky ovládaný závěr diferenciálu.

PODVOZEK – žebřinový nýtovaný rám ze dvou podélníků, pěti příček a předního nárazníku; tuhé nápravy, odpružení podélnými svazky listových per, vpředu kapalinové tlumiče; řízení šnekem a kladkou, převod 26:1; tlakovzdušné bubnové brzdy; pneumatiky 9,00 – 20.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI (valník) – rozvor náprav 4090 mm, rozchod kol 1860/1650 mm; d/š/v 6550/2334/2350 mm; ložná plocha d/š/v 4069/2320/870 mm; světlá výška 290 mm; nájezdové úhly P/Z 60°/24°; objem palivové nádrže 120 l; pohotovostní hmotnost 4520 kg, užitečná hmotnost 5000 kg; přívěs do 6000 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost na jednotlivé převodové stupně 11 – 22,5 – 40 – 70 km/h, s redukcí 8,5 – 17 – 30,5 – 53 km/h; největší stoupavost 30 %; spotřeba paliva 19 l/100 km při rychlosti 50 km/h a plném zatížení.

Foto Molokov



čtyřicet dva hliníkových konví po 25 litrech, z nichž se mléko v prodejně přímo nalávalo do bandasek zákazníků (prostě ekologie, žádné obaly navíc)! Chladírenská a mrazírenská skříň PM12 vozila potraviny za teploty pět až minus osmnáct stupňů, i když venku byla třicetistupňová vedra; menší sací vůz z Karosy Brno se však nerozšířil tolik jako legendární *hovnocuc* V3S! Hlavně pro export byl samonakládací odpadkový vůz Acoll 4, samosběry (vysavače) SAM 5 však čistily i naše ulice. Pragy S5T sloužily i jako pojezdny prodejny, omezeně se na ně montovaly britské vysokozdvíže plošiny Simon. Sám jsem okusil valník S5T jako vozidlo, s nímž jsem v Dejvicích udělal zkoušky na řidičský průkaz skupiny C.

Jedním ze zapomenutých typů je elegantní Praga S5T-2 TN z roku 1962, odvozený tahač s bezkapotovou budkou z populárního trambusu, tedy Škody 706 RT! Kolik vozů skutečně vzniklo, se nepodařilo

zjistit, byly určeny na export do Sovětského svazu (Ruska) pro chladírenské návěsy N7 CH z choceňského Orličan. Na podvozku Praga S5T-2 vznikl s touto budkou, lišící se od Š706 RT jinou maskou, také skříňový stěhovací vůz Orličan pro přepravu nábytku. Zkoušel se i kapotový tahač návěsů (10 tun), zvaný S5T-TN, zrozený v roce 1961.

Praga S5T patří k nejúspěšnějším výrobkům československého automobilového průmyslu. Vyvážela se nejen do všech evropských zemí tehdejšího tzv. socialistického tábora, ale také do Francie, Finska, Rakouska, Nizozemska, Turecka, Pákistánu, Číny, Egypta, Guineje, Afghánistánu, Indonésie a dalších zemí. V Číně ji úspěšně okopírovali, pamatuji se na tiskovou zprávu firmy Renault VI z roku 1975, že uzavřela dohodu o dodávkách vznětových motorů právě pro čínské kopie naší Pragy S5T. V Pekingu jsem pak takový vůz zahlédl na ulici ještě v roce 2012. ■

5 Modernizovaný valník Praga S5T-2 s upravenou přídílí a větším výkonem motoru 81 kW (110 kJ) ze shodného objemu 7,4 litru

6 Podvozek s kabinou v krátké i dlouhé verzi byl určen pro účelové nástavby

7 Vzduchem chlazený motor vycházel z konstrukce Tatra (šestiválec T912 byl polovinou dvanáctiválce T111)

8 Mlékárenská cisterna Translakt TL 4 (4000 litrů) z Brandýských strojůren a sléváren (BSS)

Die für uns relevanten Seiten hat pollak-presse, mit Erlaubnis der Autoren TH Auto ausgesucht..., Danke Helenko a Tome Hyan 6/2020