



Prototyp Tatra 128 z června 1951, vznikl v rekordním čase. Od první útrny na výlezech po první start automobilu za zhruba týden. Přemístění nardi dokonce za 72 dní

Tatra 128

V průběhu historie vznikají skutečné legendy, a v oblasti našeho zájmu jimi bývají některé typy automobilů a motocyklů. Bývají svým původem tajemné, legendami opředené, možná i proto, že nedosáhly většího rozšíření a poměrně brzy zmizely. K těmto legendám zcela jistě patří Tatra 128. Dodnes o ní kolují mezi příznivci užitečných vozidel „zaručené“ informace, od těch o splnění pragovské protitáťe až po historku o geniální sabotáži ze strany Tatry, kterou mi nedávno někdo vyprávěl. I když se výše zmíněné informace pěkně poslouchají, nic z toho není pravda. Šlo pouze o podivnou realitu šikné doby. Na základě dokladovaných archivních zpráv se budu snažit vysvětlit, jak a proč Tatra 128 vznikla, jaká vlastně byla a proč nenalezla širší uplatnění.



Prototyp Tatra 128T měl být použit jako prototyp motoristů armády, tento prototyp byl interně označován jako „záměna motoru V966 do Fordu Canada“. Takové řešení však v prosinci roku 1949 již nepřicházelo v úvahu. I když Tatra jen záměna, přebírala tehdejší testy kopánky „nikla dále“

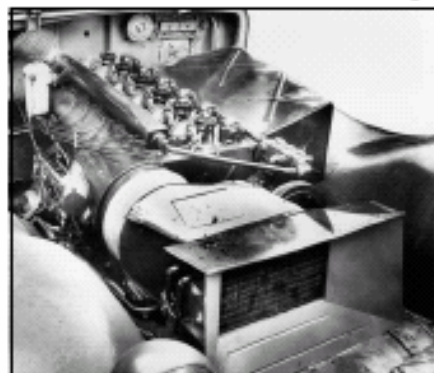
Urychlené řešení poválečných nedostatků

Počátkem roku 1947 generální štáb formuloval typovou řadu vozidel a jejich technické parametry. Pro jejich stanovení se zkoumala spolehlivost techniky navrhovaných druhů vozidel. Základním užitečným automobilem vybaveno mělo být vozidlo s velkou průchodností terénem o nosnosti 3000 kg v terénu a 5000 kg na pevných vozovkách. Technické řešení diktované tehdejšími politicko-ekonomickými aspekty požadovalo klasickou konstrukci polovozku s velkým rámem a zásadně vzduchem chlazený vznětový motor. Vzhledem k nutnosti rychlých dodávek nových vozidel a faktu, že záduží z výroby neměl ve své nabídce typ odpovídající požadavkům ani výrobní kapacitě, základní koncept řešení bylo daný. Tímto po skončení války šlo o využití materiálů, které byly sloužily ve spojenských skladech na území západní Evropy.

Za základ nového vojenského nákladního vozu byl tedy vybrán především Ford Canada. Tatra měla k dispozici řadu vykonaných motorů společné koncepce s výkonem o rozměru 110 x 130 mm, jako byly řadový čtyřválec T 104, řadový šestiválec V 966, vidlicový osmiválec T 108 a dvánadvácí T 111. Motory byly vyvinuty pro různé nasazení a vykonávaly v extrémních klimatických podmínkách výkony dle fronty. V kopěnicích Tatře došlo k pokusné zátěži motoru T 104 do základního Studebakeru a sestrojí proto typu V 877, pracoval označeno jako Zároveň motoru V 966 do Fordu Canada. V Plzni si ještě dále. Z Fordu Canada použili pouze nápravy s řízením a převodovku. Pro vozidlo byl konstruován nový rám a kabina. Motor byl určen, byla jiná Tatra 108.

Všechno bude jinak!

Vývoj politických událostí byl rychlý než vývoj automobilů, a tak prototypy představené v průběhu let 1948-50 ztratily význam. Nový námit nemohl být závislý na dohodách s akce UNRRA a nemohl být ani druhou stranou materiálně podporován. Nyní potřeboval vykonat opět úspěchu, vždyt studenitá válka hrozila v něm dalšího velkého vojenského konfliktu. Vybavení vnitřní části nového třínápravového vozu se stalo politickým úkolem. Objevují se nová řešení, mezi nimi i dosud stažený projekt řady vozidel VT, kde novým typem měla být třítřída VST. O tomto vozidle se ale zatím bohužel nepodařilo získat ucelené informace. Jedním z mála autentických podkladů jsou termíny zkonkrétního záměru výroby vzájemně řady vozidel, které



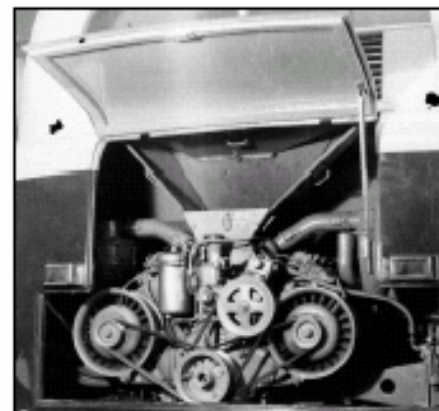
Motor V966, řadový šestiválec, vznikl již za 2. světové války. Na použití v síťové výrobě musel dlouho čekat. Ani v prototypu Tatra 128T se ho nedočkal. Teprve ve vozidle Praga V35 se dočkal, ale ne šel. Jeho definitivní síťová verze Tatra 912 nik nakládla příměstské nasazení a zkonkrétní příměstské, který neměl požadovaný výkon. Nakonec byl nejdříve vyráběn představením první generace vzduchem chlazených motorů Tatra

určoval. Rámcový plán výroby speciálních vozidel pro rok 1950.

Konstrukční podklady vozidla se vztahy v Antropoj Mladá Boleslav, ale mělo být využito některých celků z nově vyvinutého číslu civilního automobilu Praga NST. Bylo jasné, že se navýšení měly podléhat všechny tovary v rámci v blízkých závodů automobilových a kotelářských. Rámcový plán stanovil zkoušky prototypu VST v termínu duben-červen 1950 a ihned poté měla být zahájena výroba vozidla s uzavřením a podvozkem pro skříně.

Od července do září měly proběhnout zkoušky třínápravového V 4,5T a od října měla začít výroba. Nebylo nutno komentovat nemalost šlechtitelských. K tomu se ještě přidružila neochota a odpor zejména ze strany Tatry, kde měla být zavedena finální výroba. Z velké části tato neochota měla objektivní základ, ale určitě zde hrály podstatnou roli i čísl osobní vztahy a jevitost. Vždyt to znamenalo skončení výroby osobních vozů a zřejmě i základní stejodržetly z v této době měl neoficiální prioritou firemní patriotismus nepřipouštějí výrobu čísl kol, co se pohybovala vlastně v originální „kuchyně“. Nechde na reálné potřeby dle možností a kapacit technologií.

Ono při tomto nešťastném rozhodnutí „možnosti“ jako opomněli zásadní fakt, že konstrukční řešení nezohledňuje jen funkci výrobku, ale i technologii výroby, která je k dispozici. A to se samozřejmě v různých automobilkách lišily lišily.

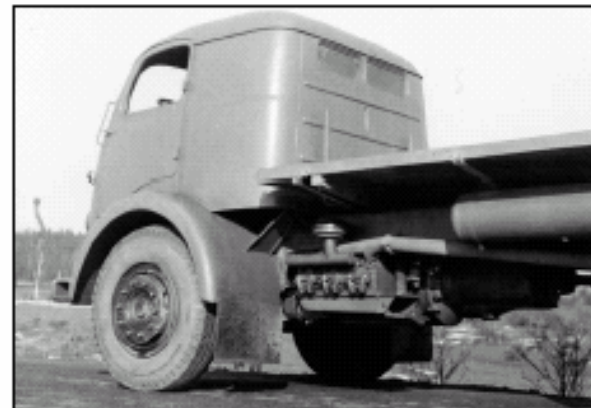


Tatra 128 vznikala velmi rychle. Čas ušetřilo použití motoru T108, který byl v tu dobu provádění zabudován v prototypu autobusu Tatra 500 HB. Autobus Tatra 500 HB byl z nástavby vlastní čísl, přebírala jeho ovady charakterizují tato, mělo řešení, nešťastná děla

Tvrdá realita

Popis automobilu VST odhaluje správu o prvních jednících zkonkrétního z října 1950, kdy s vozem bylo ajeto prvních 1800 km. Zpráva vyhotovená dr ing. Minnrouz Česko slovenských závodů automobilových a kotelářských došlo k tak: „Zkonkrétní proběhly aťse s prvním ze tří objednaných prototypů autobusu VST, který je odvozen od autobusu Praga NST, vybaven motorem Tatra 108 a převodovkou Wilson, ačkoliv se v síti uvažuje převodovka Tatra. K datu seprání správy bylo i prototypem ajeto pouze 1800 km.

Požadovaná váha vozidla 4 800 kg je překročena téměř o tonu, řízení vozu je složité, a proto bude nutné rekonstruovat přední nápravu, zejména příděl výhledového čísl. Vozidlo je příliš těžké, což je přičítáno vysokému tlakům a ne zcela tělesní fangy číslu převodů a silnosti jeho silnosti při použití různých náprav. Bude nutno změnit osazení uzelů diferencíálu, aťse podléhá náklady natělnitě o 120 mm. Jit myslí jsou pravomocně obnovení opořebnosti.“ Závěrem správy je opatrná výzva či spíše doporučení vyjádření „A dobré rozvažte“



Další rekonstrukce Tatra, vzniklého typ 116. Přítupní převodovka po úpravách posloužila pro nový vojenský automobil, motor tohoto typu byl také zkonkrétní v nešťastném VST



tranzitní skločky jen potrdily předem předpoklady. Na první pohled nebylo proti stavbě nového vozu námitk. V neokázalé tvůrčí zafatky problémy, jako dát za rychlosti vývoje

při plánování rozložení výroby tohoto typu, který je na počátku vývoje; skločky tranzitní nebyly provedeny, a proto nebyly možná jeho koncepty. Doba na odstranění zjištěných závad a další odzkoušení vozu byla velmi optimisticky stanovena na minimální termín tři měsíce. Namísto plného náhledu výroby byly si dobře k dispozici pouze jeden se zcela fungující prototyp. Proto se nebe divit opatrné, až vystrašené formulaci této správy. Ona taková správa mohla mít pro autora velmi silné následky. Ze však byla výroba V3T typové označení, pod kterým měl být automobil vyroben, nikdy nebylo (neodůvodně) míněno vážně, skanuj náklady záměry z porad konaných koncem října 1950, které mimo jiné řešily způsob výroby přípravků pro výrobu komponentů V3T v továrně a lišné Tatra.

Ale při vší síle k náhledu lidí, nebylo nutné v termínu vyvinouta oia nový automobil, podobně ho jedním zkonstruovat, prostě pod záštitu jeho životnost, připravit podklady a následně spustit jeho sériovou výrobu. Reálně to nebylo ani za šest

měsíců. Státem preferované úkoly nebyly plány a situace se stávala dramatičtější.

Kocovina

Vystřílení zedla ještě přispělo k hledání a realizaci rychlého a zároveň a nezbytně kompromisního řešení, které známe jako Tatra 128. Jak legenda praví, během jedné noci na konci října 1950 vznikla projekt Tatra 128. Autoři rychlého přechodného řešení byli mladí inženýři Svoboda, Šupák a Galia, kteří považovali za nemoudré převést projekt V3T v reálnou časovou práci. Bezpečný se ukázal efektivnější, rychlejší a tím i méně pro urychlení vývoje a hlavně zavedení výroby využití alespoň část již vykonaných agregátů, pro které již existovalo výrobní zařízení, než se snažit o potírání konstruovat a zavedení výroby automobilu, pro který by bylo nutné zbudovat nové výrobní zařízení. Mistrovsky se vymotali s úkolem, když využili výhled typické konstrukce Tatra, která umožňuje snadnější kombinaci již existujících agregátů a skupin. Právou je, že zatímky

trži návrhy řešení, již se opíraly o použití velkého množství komponentů z dosavadní výroby, nebo alespoň již v jiných prototypu opředených vykonaných.

Přechodné řešení se stává definitivním

Vybíráno bylo to, které vyžadoval nejmenší objem konstrukčních prací a dávalo možnost přiklást se co nejvíce podstatným. A tak bylo již v prvním týdně ledna 1951 započato se stavbou prototypu. Práce šla tak rychle, že již 15. února 1951 byl prototyp dokončen a o šest dní později předveden zástupcem MNO. Jal se dočasně ve správu o starší prototypu šetřilo se časem, a proto byl použit motor T 108 s novou konstrukcí hlavy a pokov ventilační, vykonaný z prototypu automobilu T 500 HB. Převodovka byla správně z prototypu Tatra 116, nápravy byly upraveny z T111, při zachování původní osaklosti, brzdily pak byly nahrazeny brzdami trojčlennou T 400. Ale i tak je potřeba smelout před rychlostí vzniku tohoto typu. Vzhledem k tomu, že zkonstruována a vyrobena nová kaskina, příslušná převodovka řízení, nové součásti polovozu a mnohá další.

V souvislosti s předvedením Tatra 121 zástupcem MNO je v zápisu z datu 22. února 1951 opět zmíněn V3T, který se přiblížil k zkonstruování. Tenkrát by vykonaných plochý šestnáctiválcový motor v. č. D116-2.120-50, převodovka Tatra 111 a vzduchokapalinový chlazení. I když se při armádních prověrkách Tatra 121 potvrdily některé předpokládané vlastnosti, které neodpovídaly požadavkům vojské správy, byl tento typ schválen k sériové výrobě z MNO objednan. A tak byly potvrděny objednávky na 1200 kusů v roce 1951 a dalších 2650 až 2800 kusů v roce 1952. Bylo zcela jasné, že Tatra 121 jako přechodné řešení požadavků



V Tatra 128 byla již zkonstruována kapalinová spojka přivodící kapalinou k motoru. Zde demontovaná po poškození

vojenského útvarného vozu předem nevyhovělo podmínkám životnosti. Z toho vycházela značná omezení schopnosti pohybu v náročném terénu a nebylo možné ani požadované koncepční řešení. Reálně rychlé zavedení T 128 do výroby mělo zajistit čas pro konstrukci a zajištění výrobních kapacit definitivní podoby vojské útvary. Armáda stále požadovala klasickou koncepci s šestičlenným rámem a tahými nápravami.

Pilní tatrováci

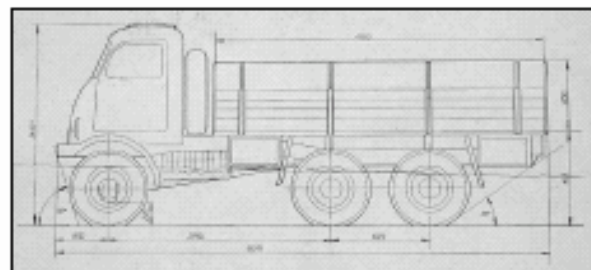
Ve vývojovém oddělení začali pracovat na definitivním projektu, přeměně podle zadání, přesto pravděpodobně i s velkou ntrouvlivností iniciativy. Objevily se projekty, kterým byla přidělena typová označení T 133 a T 137. Projekt T 137 však nemá nic společného, kromě označení, s později šim civilním automobilem Tatra 137. Zpracované návrhy šestičlenných automobilů se vyznačují konstrukčním výstupem. Zadržují nízkou váhu a velkou světlou výšku. Váha měla uspořít použití pouze šestičlenného řadového motoru, který měl být v jednom z úhelníků hlavy a umístěn pod rámem. Rám měl být klasický dle požadavků, nápravy měly však nezbytně zvětšit kola. Bohužel dale než do několika výhledů návrhů nebyly zkonstruovány detaily zpracování. V únoru 1951 se již objevil situace zcela jinak. Vojské technické ústav vydal definitivní posudek: „Dávad proveditelný správně vývoje vojského automobilu nezávisle přístupu k postavení“ (C). A tak tato instituce, která tlačila vývojové oddělení automobilů k neuspěšným řešením a vým způsobem situaci a velké části zavrhl, přichází s novým řešením. Ve správu ze dne 22. února 1951 adresované vojské radě MNO přichází se



Caperna o objemu 3000 litrů vanička sít v Koprivnici. Doplnění tak náklady a skříni



V roce 1952 vyrostla otázka. Co s Tatra 128 dál? Jedním možným řešením bylo využití pro civilní sektor. A tak je začal náprava opatřena dvojitou motoristí kol, čím je využit technické konceptu nápravy a životnost nákladu lze zvýšit. Automobil dostává typové označení Tatra 131. Toto řešení by šlo v praxi pro otáčku obrátit. Vzhled v této době už byla nákladu byla nahrazena a skládána ručně. A jak by se ude nahradilo ze strany, když řadového čtrnácti bočního brzdí kola? Šetří, že to neokázalo. Jal za dva roky je předvedena nová generace Tatra 137



Konstrukce je jasně nřetřá data. Na základě reakce vládní představa. Ještě nikdy, nikdy originální řešení. Tomuto návrhu označením 137-2 originálně nebyly Tatra bez „rovy“ to mož ještě, než vývoje rychlý. Učinné technicky neobtěžné, velmi zajímavé a kompaktní vozidlo. Uložení řadového motoru pod rámem je originální, jak se na Tatra šlo. A následem k tomu náročnost přípravy případně výroby také neobtěžné. V únoru 1951 bylo definitivně rozhodnut, jak dál, zhruba



Tatra připravené k přeměně vojského prototypu



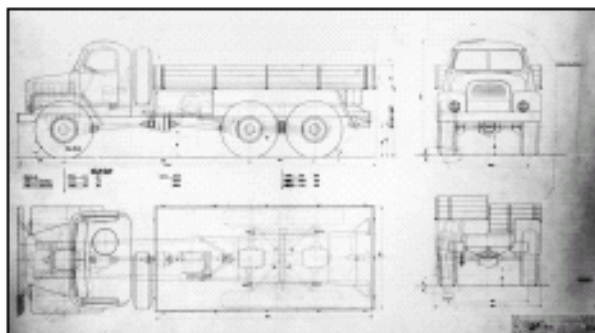
Podvozek Tatra 130 pět měsíců vzadu. Ze zlevna je první velká náhla výška



15. listopadu 1951 armáda přebírá Tatra 130. Součástí převzatých by skoušky na silnici i v terénu v Beskydech. Jízdní vlastnosti vozidla spíše napokojily. Další skoušky pokračují, že (ne)spokojivost odůvodní menší Tatra 128

ujistěním, že vedoucí pracovníci generálního ředitelství ČZV (instituce tehdy centrální řídicí výroby vozidel v Československu) stále nepochopili politickou zdatnost potřeby vojenského tříosového automobilu. Proto tedy přímo navrhli soudruhy ve výrobě, kde měli, jak dopis říká, pochopení a ujistění v možnosti architektonického řešení naklady politického problému. Shodli se s nimi na možnosti použít již existující a ověřené konstrukční vzory. A jsou usnadněni dosahem (člověkem) „Použitím vlnových vzorů je možno zkrátit konstrukční práci. Vzhled existující osmáctičerné americký Studebaker a osmáctičerný ZIS 152.“ Nebo nároky vytknout jako logika. Dále následuje výčet škod v rámci harmonogramu. Od termínu soustředění potřebných konstrukčních v národním podniku Auto Praga, přes termíny dokončení

konstrukčních prací, starší a zkušební prototypy až po termín zahájení série výroby. Je to sice formální, ale tímto popsaním některé zavedené vykladače historie, ale zkušební dokument má své jedinečné číslo – ČJ.00101.071 VTU 22.7.1951 – a je sklen v sejmoutelné historické archivu. Nemusím nutně připomínat, že v prostředí, kde je vše centrálně řízeno a financováno, není prostor na konkurenční boje. Ale musím důrazně vyvrátit tradovaný názor, že Praga V35 je kopie jiného vozu. Určitě není. Se vzory se pracovalo vždy a stále pracuje. Použitím vzorů a vytvoření plagiatů má jistě kolo od sebe. Ono má být jakkoliv větší sloužit přesně definovanému použití, a neobstarat se ve všech principech narušených příslušností, bez ohledu na převod. Také platí i pro Pragu V35, která bezesporu patří k legendám našeho automobilového průmyslu.



Na výkresu je jeden z návrhů „vojenského automobilu“ o rozměrech 5 m. Vozidlo v Tatra a tak akorát odpoví by měly mít rozdílné rozložení kola. Závazným lze považovat označení výkresu N 138/07 „ideový návrh vozu“. Auting, Gálka, spoluzodavatel Tatra T 128 a podobně i též vývoj, nechtěl věřit, že typové označení „137“ a „138“ bylo použito pro jiné, než pozdější série vozů

Potíží neubývá, spíše naopak

Zdatnost šlo dle doly dokládá ival armádních krahů ze dne 28. června 1951 zastavil domněnku zahájení výroby Tatra 128 a odebrat pouze náhrady 1500 vozů. Ze se mělo jednat o opravu komponentů již připravených pro mont nových automobilů. Proto dále, již podle porovnání vojenské zkoušky proběhnutí poštovního srpna 1951 v Praze a Liber při srovnání s americkým Studebakerem řadí a sériovou výrobu Tatra 128 byla schválena. S montáží bylo započato 10. srpna 1951 a okamžitě nastávají další, temnější neochotné problémy, o jejichž existenci všichni věděli, ale nikdo o nich nechtěl veřejně mluvit. Problémem byla temnější kvalita. Vozy dodané do 25. března 1952 měly problémy zejména s životností dmychad, předních převodů a s jízdní výš. Tedy se všim, co bylo na vozě nové a nevyzkoušené. Problémy byly u velké, se ministru národní obrany Alex Čepička vydal v dubnu téhož roku rozkazy odstranění těchto automobilů u armády ních stávků až do doby úplného odstranění závad. Ministru všeobecného strojení, představitelce vzoru, který řík výroby vozidel, informoval námiště ministra obrany generál Tchoř o vanilské situaci a požadoval jeho okamžitý zámek a řešení. Situace byla tak závažná, že opět pokračovaly zastavení výroby Tatra 128, až k odebrání plánovaného počtu kusů. Zastavení výroby v době socialismu byla věc neobvyklá. Ani ne tak z ekonomického pohledu, a z důvodu nebezpečnosti dle dle zajištění koho pohledu je to horší situace, a to ne z neistotnosti Koptimici.

U samotný fakt, že bylo vyhlášen mnoho socialistických zámek a srovnání

v výrobě tohoto automobilu, vcelkem dle dle 250 k na dle plán, neochotní zastavení výroby. To k říká archivní dokumenty. Produktivita Tatra 128 v armádě problémů hodnocení jednotlivých vojáků. Hodnocení v mnoha směrech rozporuplné. Často byly opakující se nedostatky, se kterými byla vědomě zahájena výroba. Neopodstatně se v září 1952, kdy hodnocení problému, týkala již pouze elektroinstalace. Souhrnem hodnocení je výrok: „Armáda vozidla Tatra 128 jako dostatečně dobrá akceptuje.“ A tak výroba pokračovala. Zároveň byly postupně odstraněny, socialistické závady plány. Rozhodnutí v září z celkového počtu 4062 kusů T 128 byl smontován 31. 12. 1952.

Pětina Tatra 130

Zde by mohlo pojednat o nedostatcích a důsledcích konfliktu, ale abychom konfliktu na několikrát zajistíme. Projekt vozidel řady VT byl definitivně opouštěn, ale potřeba dalších z řady nákladních automobilů, nyní pětina, trvala. Proto není divu, že Tatra dostává, již před dokončením prototypu Tatra 128 v lednu 1951, objednávku

na stavbu prototypu vojenského nákladního automobilu „přechodného provedení“ o nosnosti pěti tun v terénu. Součástí objednávky byly takzvané přijímací podmínky, nebyly přitom specifikace vlastností a harmonogram stanovení termínů, od ukončení konstrukčních prací, přes stavbu zkušebních prototypů až po zahájení výroby. Technické řešení logicky vycházelo. Když bylo investováno do vývoje a zamezení výroby Tatra 128, měly by okamžitě vytknout maximálního počtu společných dílů. Ovšem k tomuto závěru se dospělo až po rozsáhlých reálných výrobních možnostech a technické specifikace objednávky. Měli motor tohoto vozu disponovat požadovaným výkonem 150 k, znamenalo to vyhlásit motor T108 například, jak pokračoval VTU, nebo použít motor T111, což bylo nakonec. Pro takový výkon však již bylo auto použít převodovky a sedláky Tatra 111. To by znamenalo opět zbytečný nárůst hmotnosti. Co sta varianty Tatra 111, která by měla pouze jednu zadní nápravu, také nic neobtěžila pohledu umístění dílů na novém voze. Proto je Tatra 130, jak byl nový voz označen, velmi zjednodušená Tatra

128 se zjednotenou zadní nápravou. Tím byl splněn ekonomický i časový požadavek na zahájení výroby. Oba automobily měly více než 80 % společných dílů. A výsledek? Pokus o sploštění tímto dýchadlem Rostu vše problémy, ale ukázaly předem známou věc. Výkon motoru samozřejmě vzrostl, ale splnění výzvy bylo kompletní řešení problému, kterým není pouhá dodatečná montáž dýchadla. A vhodná tunovací dýchadla také nebyla k dispozici. Vhod tedy přišlo jednolukové řešení. Sériem dýchadla ventilového čerpadla a hlavně „přechodných“ otáček jeho regulátory byly zvýšeny maximální otáčky motoru, jako kompromis mezi požadovaným výkonem, životností, například náklady a časem pro vývoj.

Postava byl i jiný prototyp, který absolvoval mnoho jízdních zkoušek, hodnocených většinou kladně. Tím kaza Tatra 130 také konci. Koncem byl vývojem oddělen Tatra zůstala dle zadaný prostor pro vývoj zcela nové řady automobilů, které měly snad neopokrokovější řešení se všemi u nás a v té době i ve světě vyráběných nákladních automobilů, řady 152/137. Pouhou „přívrat“ epizodou se stal požadavek na vývoj definitivního řešení vojenské pětina označení V55, konceptu navazující na Pragu V35.

Prosbu k laskavým čtenářům

Pátá po soudu Tatra 130 je až zbytečné. Ale co kdyby? Přední část vozu byl jsem již z Liptova do Vídně Brdu. Za plátem Loubovických papírů stál „speciál“ sloužící k nakládání křiv. Na valníkovi automobilu byla namontována věž nakládání s drápkem, snad východoněmeckého T172. Opravdu to byl třínápravový valník, pouze neměl „náhrady“ a hlavně výmrazkladem odpovídal Tatra 130. Kabinu, kapotu, blatníky, kola na první pokladě odpovídaly. Byla neobtěžena a nebyl jsem spouštěn do závodu. Z časových důvodů se již nezdařilo zjet do papíru parku, ale ochotně tam vyrazil můj otec. Bohužel nebyl známou v té době vědět, ale byl ochotný. Našel tam jeho garážmistra, velmi ochotného muže, od kterého se však pouze dověděl, že „to“ tam mají přímo avizy tomu říkali „malostojednotka“. Přehled to opravdu valník byl, snad vojenský, který potvrdil v podnikové dopravě a po vyčtení si ho takto upravil. I přes odchod namontované papíry se nepodařilo zjistit přesně utváření vozidla. Měl by snad někdo potřebovat informace?

Text František Kucera
foto z archivu autora



Tatra 130 byl na první pohled opravdu starý automobil do těžkých podmínek