

Tatry pro Austrálii

Kopřivnický výrobce automobilů Tatra dodává celou řadu speciálních podvozků, další pak vznikají úpravami již existujících.

Zajímavým příkladem je podvozek se znakem náprav 10x8 dodávaný do Austrálie. Stává se, že uživatelé z nějakého důvodu nevyhovují parametry podvozků ze stávajícího výrobního programu, a tak se musí postavit nová varianta. Není myslitelné konstruovat třeba jenom pro několik kusů zcela nový výrobek, proto nová verze vzniká úpravou provedení ze základní nabídky. Přestavbu pak nejčastěji udělá některý šikovný dealer a Tatra pak na předělaném podvozku provádí repasi. Tatra sice nabízí i pětinápravová šasi (10x10), ale zákazník vznesl požadavek na provedení 10x8 s nepoháněnou a alternativně řešenou poslední nápravou. Buď má jednoduchou montáž kol a je řízená, nebo je neřízená a má dvojitou montáž kol. Vzniká ve společnosti Partner-Ipex Frenštát pod Radhoštěm a za základ se používá rámový podvozek Tatra T815-28PR84 41 270 8x8.2



Vrtná souprava firmy Ausdrill na podvozku T815 10x8.

řady Termo s pravostranným řízením. Ten je svojí konstrukcí určený ke kompletaci s účelovými nástavbami a pro provoz na pozemních komunikacích i v těžkých terénních podmínkách. Vozidlo splňuje australské předpisy rozvorem náprav 1650 + 3460 + 1450 mm, alternativou je rozvor druhé a třetí nápravy 4360 mm, u toho také zůstaneme. Celková délka původního šasi 10 945 mm, pohotovostní hmotnost 12 400 kg, užitečná 28 600 kg a celková hmotnost (technicky přípustná) 41 tun. Hnací jednotkou je tatrováccký vzduchem chlazený věčkový osmiválec s výkonem 270 kW, desetistupňová převodovka a přídatná dvoustupňová převodovka pochází od stejného výrobce. Ve Frenštátu se u popsaneho šasi prodlouží rám, provedou veškeré další potřebné změny a přidá poslední pátá nehnaná náprava, pokud je přidávaná náprava říditelná, dostává ještě řízení. Výsledkem přestavby je tak automobilový podvozek Tatra se znakem náprav 10x8, první čtyři (původní) nápravy jsou poháněné, poslední nikoliv. Řízení mají obě

přední nápravy, alternativně (jak bylo výše uvedeno) také poslední, pátá náprava. Podvozek tak získal rozvor náprav 1650 + 4360 + 1450 + 1550 mm a celkovou délku 11 730 mm. Tímto způsobem upravené vozidlo se dodá do Kopřivnice, kde projde již zmíněnou repasí a pak již putuje k zákazníkovi do Austrálie. Tam se na takové (ale i jiné) vozy



Zadní pohled na Tatra 10x8 s vrtnou soupravou

Tatra montují rozličné nástavby, mnohdy neobvyklých rozměrů. Největším australským odběratelem je firma Ausdrill, která podvozky Tatra pro jejich jízdní vlastnosti a možnost vysokého zatížení používá především k nesení vrtných souprav. Na všech fotografiích je šasi v provedení s neřízenou pátou nápravou a dvojmontáží. **JAN NEUMANN ■**



Pětinápravová Tatra s vrtnou soupravou v akci