

Tatra 2006

Letošní rok je pro výrobce těžkých nákladních vozidel náročnější než ty předcházející.

Od prvního října totiž musí jejich vozidla, resp. motory, splňovat tvrdší emisní normy Euro 4. Je nanejvýš potěšující, že mezi úspěšné a konkurenceschopné automobilky se řadí i naše česká Tatra.

Homologační osvědčení pro motor T3D-928-TM Euro 4 oficiálně převzal předseda představenstva společnosti Tatra, a. s., Igor Vlček již prvního června na zasedání rady ředitelů Sdružení automobilového průmyslu, a to z rukou pana Tomáše Hrdličky, jednatele TÜV UVMV Praha. K tomu dodejme, že jak nám specialisté TÜV UVMV potvrdili, nově upravený motor (změny v konstrukci neznamenaly jen implantaci systému technologie SCR, ale také úpravy některých

světové konstrukce automobilu vřadil pojem „tatrovácká koncepce“. Genialita konstruktérů, kteří obohatili a stále obohacují vozidla Tatra, spočívá, mimo jiné, také v tom, že dokázali vždy v pravý čas přijít s originálním řešením.

Ať je to páteřový rám s nezávisle uloženými a odpruženými výkyvnými poloosami, vzduchem chlazený víceválcový motor určený pro nákladní vozidla do nejtěžšího terénu, kombinované odpružení King Frame, zástavba automatických převodovek přímo do nosného páteřového rámu nebo vzduchem chlazené originální vidlicové osmiválce, s mechanickým vstřikovacím čerpadlem, emisních specifikací Euro 3 nebo Euro 4. Pokaždé je to zásah přesně do černého. Pokaž-



Tatra je připravena od 1. října 2006 expedovat k zákazníkům svá vozidla s motory Euro 4

skupin a agregátů motoru) má, z pohledu emisních norem, velmi slušný potenciál na to, aby byl schopen splnit i následné limity Euro 5!

Jediná na světě

Tatra je jediným výrobcem spalovacích motorů a těžkých nákladních automobilů na světě, který dokázal připravit emisní specifikaci Euro 4 na motoru s mechanickým vstřikovacím čerpadlem! Ostatně progresivita vývoje vozidel Tatra je dostatečně známou a úspěšnou historií potvrzenou skutečností. Ne nadarmo se do slovníku

dě jde o správně načasovaný a důsledně provedený krok v silně konkurenčním prostředí.

Extrémní technické a jízdní schopnosti předurčují vozidla Tatra ke službě v nejtěžším terénu a v nejtěžších podmínkách, které si jen dovedeme představit. Pravdou je, že své uplatnění a skvělou odezvu nacházejí také u zákazníků na východ a jihovýchod od hranic Evropské unie. Je však také pravda, že například v prvním pololetí letošního roku směřovalo nejvíce nákladních automobilů se značkou Tatra na český trh, druhým nejvýznamnějším odběratelem hotových vozidel

bylo Rusko. Je tedy důležité, že Tatra je schopna nabízet svá vozidla s vlastním motorem Euro 4.

Vztah k životnímu prostředí

Abychom si uvědomili, že ekologie životního prostředí a starost o emise škodlivin ve výfukových plynech není jen záležitostí Evropské unie, uveďme jednoduchý příklad. V srpnu začala Tatra expedovat první várku těžkých návěsových tahačů T815-290N9T v provedení 8x8 s doplňkovou výbavou pro start vozidla při mínus padesáti stupních Celsia – s tzv. „severním paketem“. Vozidla jsou určena pro zákazníka do ruského Zabajkálí, kde budou sloužit k převozu materiálu na stavby plynovodů vedoucích z Ruska do Číny a k pobřeží Japonského moře. Podmínkou k získání zakázky byly nejen technické, ale též ekologické parametry vozidla a jeho přínos k zachování životního prostředí! Zmíněné tahače tak jsou vybaveny motory specifikace Euro 3! Navíc mají sníženou hlučnost a jejich kola jsou osazena širšími pneumatikami, než které se běžně pro



Příprava motoru T3D-928-TM emisní specifikace Euro 4 si vyžádala zásahy i do vnitřní konstrukce agregátu

tahače této třídy používají. Důvod? Co nejnižší devastace lišejníků a mechů rostoucích v těchto částech země. Další dodávka takto specificky vybavených osmikolek bude určena pro oblast Jakutska, kde bude sloužit ke stejným účelům! Řeklo by se: „dálný Východ“. Ovšem i tam hraje roli jak si automobilka stojí ve vztahu k ochraně životního prostředí. Neustálý vývoj je tedy více než nutný, je to doslova podmínka přežití. Proto se technický úsek automobilky Tatra v současné době zabývá vývojovými pracemi na několika projektech. Je vyvíjen sklápěč o celkové hmotnosti 40t v provedení 6x6 s motorem Tatra, určený zejména pro ruský trh. Pokračují zkoušky nového typu řízení v kombinaci se vzduchovým pérováním předních náprav. Pracuje se na vývoji vlastních převodovek (například elektronické řízení) a na možnostech zástaveb automatických převodovek cizí provenience. Pro blízkou budoucnost je připraven facelift stávající sériové kabiny s cílem inovovat jak exteriér, tak interiér.

MILAN OLŠANSKÝ ■