

Modelová řada **TATRA TERRN⁰¹** je v současnosti standardní výrobek v nabídce naší nejstarší automobilky. Vybrali jsme si proto jeden kus ze sériové výroby a prohnali ho v pískovně.



Text: Milan Olšanský
foto: autor

TECHNICKÉ ÚDAJE	
TATRA TERRN ⁰¹ 8x8	
Délka x šířka x výška podvozku (mm)	10 220 x 2500 x 3215
Rozvor náprav (mm)	3460 (mezi 2. a 3.)
Objem palivové nádrže (l)	420 + 67 AdBlue
Pohotovostní hmotnost podvozku (kg)	13 100
Užitečná hmotnost podvozku (kg)	27 900
Nejvyšší tech. přípust. hmotn. vozidla (kg)	41 000
Nejvyšší tech. přípustná hmotnost soupravy (kg)	61 000

Standardně pro všechny



VHLED do kabiny Tatra TERRN⁰¹ z místa řidiče, ještě před nástupem.

TERÉN pískovny je tím pravým prostředím pro Tatra, aby vykazala své opravdové jízdní schopnosti.

V terénu je Tatra samozřejmě jako doma. Bez mučení příznám, že jsme sáhli po čtyřnápravovém modelu se vzduchem přímo chlazeným motorem On Air™ SCR maximálního výkonu 325 kW/442 k a čtrnáctistupňovým převodovým, tatrovackým agregátem zcela záměrně.

Proč čtyřnápravové vozidlo? Za prvé proto, že tato konfigurace je mezi zákazníky poměrně oblíbená a za druhé, a to hlavně, že čtyřnápravové stavební vozidlo krásně „žehlí“ terén. Platí to obecně, ale u Tatry s jejím originálním podvozkem je to ještě větší pohoda.

Kdyby se mě někdo ptal s čím jsem si kdy v terénu nejlépe zaježdil, řekl bych bez zaváhání s Tatro. Samozřejmě práce a pracovní výkony jsou něco zcela jiného než zábava. V práci jde především o efektivitu na níž se podepisují jak jízdní výkony, tak zákaznická vstřícnost, komfort, pohodlí a v neposlední řadě celá nůše faktorů ovlivňujících tzv. provozní náklady.

Konkurenční či bezkonkurenční?!

Snaha kopřivnického výrobce je, tak jako těch ostatních, stlačit náklady na co nejnižší úroveň a přitom poskytnout zákazníkovi co možná nejhodnotnější výrobek. Prodejní, servisní a poprodejní služby, značkové služby a zákaznické výhody, to je pole, na němž dnes výrobci, nejen těžkých nákladních vozidel, bojují se vši urputností.

Z hlediska techniky stojí všichni, víceméně, na stejné či velmi podobné úrovni. Všichni, až na tu naši Tatra. Ta se díky svému geniálnímu podvozku s páteřovou rourou a nezávisle zavěšenými a odpruženými polonápravami výrazně ostatním vymyká a v terénu zcela vzdaluje.

Právě nezávisle zavěšené polonápravy dokonale kopírují terén a nechávají řidiči velký prostor na uvážení, jakou rychlost jízdy zvolí. Podvozek vykazuje takovou míru jízdy

ní bezpečnosti a jistoty, že si s ním můžete dovolit podstatně více než standardní pracovní proces v segmentu stavebních vozidel vyžaduje. Řeklo by se tedy, že můžete jezdit v terénu rychleji, a to je také pravda.

Už však také slyším ostré námitky: „Na co rychleji než ostatní, v práci se nezávodí. K čemu je to tedy dobré“!

Především k tomu, že konstrukce Tatra vykazuje vysokou míru životnosti. Je to jako se zesilovačem ve vaší domácí audio sestavě. Když si koupíte takový, co musíte hnát pořád téměř na 100% přestane vás za chvíli uspokojovat a hlavně rozhodně dlouho nevydrží. Pokud však máte, tak výkonný, že jej stačí provozovat běžně „na půl plynu“ pak bude sloužit rozhodně delší dobu a navíc máte možnost dostat z něj v případě potřeby o mnoho víc.

Takové jsou podvozky Tatra - výkonné s dlouhou životností, tam, kde konkurence je z hlediska techniky na maximum, tam podvozek Tatra nabízí ještě daleko víc. Ergo - hranice podvozku tatra v terénu jsou daleko před konkurencí.

Proto je pro mě jízda v terénu s Tatro bezva zážitek, natož se čtyřnápravovou. Navíc, technický vývoj Tatra a.s. nespí, a tak v uplynulém roce implementoval do standardně vyráběných vozidel systém poloautomatického řazení převodových stupňů Tatra-Norgren (a provedl podařený facelift kabiny). Přesto, že jsem si jej vyzkoušel již v prototypu, zajímalo mě jak funguje v sériových vozidlech (mimo jiné prošel totiž ještě určitou softwarovou optimalizací).

Příjemné zážitky

Několik hodin ježdění v pískovně potvrdilo úžasnou průchodivost tatra terénem. Velmi příjemná je schopnost tvorby vlastní cesty. Plněpohonný vůz si nedělá prakticky žádné starosti s tím, zda před ním již někdo podobnou trasu jel.



VOLIČ elektronického poloautomatického řazení Tatra-Norgren na původním místě páky manuálního ovládní převodovky.

Elektronické řazení převodových stupňů sebou nese jistou nutnost pokory - po vyšlápnutí spojkového pedálu při předřazeném stupni je potřeba zlomek sekundy vyčkat. Žádná zbrkllost, ta ovšem není vítána a tolerována u žádných polosamočinných systémů.

Řazení Tatra-Norgren vede řidiče výrazně ke klidu. Možná nad tím ti opravdu zkušený mávnou rukou, ale předřadit si, a v potřebný okamžik nechat za sebe zařadit, je v terénu pro drtivou část řidičů výhodou.

Co se týká výkonu motoru, je třeba říci, že 325 kW/442 k je více než dostačujících pro jakékoliv operace s naloženou „osmi-kolkou“. Samozřejmě je to věc zpřevodování. Motory podávající maximální výkon právě okolo této hodnoty jsou velmi dobře přijímány zákazníky i u jiných značek vozidel určených pro stavebnictví.

Pískovna se čtyřnápravovou Tatro TERRN⁰¹ Euro 5 SCR s elektronickým systémem řazení Tatra-Norgren a faceliftovanou kabinou byla příjemným zážitkem. Standardní nabídka pro jakékoliv podmínky v plně konkurenčním zákaznickém módu - to stojí zato!

Z HLEDISKA techniky podvozku stojí Tatra zcela mimo konkurenci.

