

Text: Milan Olšanský, foto: autor

Univerzál

Ještě před pár lety by jen málokdo tipoval, že se značka Tatra může úspěšně prosadit na automobilovém trhu s jinou koncepcí podvozku než s tou svojí vlastní s páteřovým rámem. A vidíte, stalo se!

TATRA 810 využívá unikátní žebřinový rám s portálovými nápravami **Tatra-Rigid**.

Zbran Tatry vyjíždějí osvědčené a prověřené výrobky. Může to znít sice jako klíše, které nalezneme v marketingovém popisu téměř každého produktu, ale v tomto případě bychom si mohli dovolit strčit za něj ruku do ohně.

Zvláště když si uvědomíme, že civilní univerzální nosič nástaveb T 810 je pokračovatel původního zákaznického projektu určeného pro potřeby armádních složek. Tedy dříve než spatřila světlo světa civilní řada T 810, už nějaký ten rok jezdily po silnicích a terénu její vojenské sestry. Záruční servis a jednotlivé pravidelné prohlídky více než pěti stovek vozů stejně třídy dávají určitou úroveň jistoty, že také v civilním sektoru prokazují T 810 jen ty nejlepší vlastnosti.

Původně měl projekt T 810 jezdit na dodávaných nápravách jiného českého výrobce. Ale tu

Také Tatra

Zatímco těžké nákladní vozy původní tatrovácké koncepce automobilu – tedy ty co mají páteřový rám a nezávislé polosy – jsou určeny primárně pro těžký terén, v němž se pohybují s vysokou průměrnou rychlosťí, čemuž snad nejlépe odpovídá nasazení ve stavebnictví, středně těžká Tatra 810 je postavena jako univerzální nosič účelových nástaveb.

Jeji primární využití leží v oblasti zakládání staveb, manipulaci konstrukcí jiných zařízení v terénu, rekonstrukce terénu, oprav telekomunikačních zařízení, energetických sítí a dalších. S trochou

nadsázky lze říci, že T 810 může natočit stejný počet motohodin, kolik ujede kilometrů.

To ovšem neznamená, že by ji byl těžký terén neznámou krajinou, právě naopak. Vozy, které nesou značku Tatra si poradí téměř v jakémkoliv terénu stejně jako na silnici. S trochou nadsázky lze říci, že: nějaká paralela by tu byla. Především s původní Pragou V3S, nepřekonatelným terénním koníkem, neznajícím ani únavy, ani dostatečně těžké překážky.

Ostatně co si budeme povídат, právě Pragu V3S, nové Tatry 810 nahradily ve službách ČR. Mohlo by se zdát, že stejně jako Praga V3S i T 810 je nutno v terénu vodit spíše s pokrou a pomaleji než je možné si to dovolit s opravdovou Tatrou. Jenže zdání je omyl. Zatímco tohle pořekadlo platilo před léty, dnes je naopak možné také s T 810 vyrazit do terénu s nezvyklou razancí (nezvyklou pro konkurenty, pokud nějaké má) a s vysokou dynamikou poskytuje vozidlo opravdovou dynamiku jízdy.

Navíc 1010 N.m točivého

momentu v rozmezí 1200 až 1700 min⁻¹ je více než přijemné. Motor jde odspodu a celé zpřevodování (ZF převodovka, Steyr přídavný převod a kolo-

vé redukce v nábojích kol) je



VYSOKÁ světlá výška a obrovská hodnota zkřížitelnosti náprav – to se v těžkém terénu více než hodí.

VALNIK s hydraulickou rukou

umí být v terénu pořádně svižný.

PŘÍDAVNÁ PŘEVODOVKA

Šestistupňová dvoustupňová ZF Steyer VG750, řazená elektropneumaticky za klidu vozidla, možnost připojení pohonu kol přední nápravy.

POMOCNÝ POHON

Z převodovky, vývod přes zadní čelo převodovky, počet vývodů na práni, maximální počet vývodů – dva.

RÍZENÍ

Levostranné, ZF s hydraulickým posilovačem, EHK 79.

NÁPRAVY

Tuhé konstrukce TATRA RIGID, portálové s kolovými redukemi, s uzávěrkami osových diferenciálů a uzávěrkou mezinápravového diferenciálu zadních náprav.

PROVEDENÍ NÁPRAV

Převod v nápravách 2,294, převod redukce v nábojích kol 2,437, přední náprava 6t, zadní dvouzávěrka 2x7t.

TYP POHONU

6x4 nebo 6x6, případně pohon kol přední nápravy.

PNEUMATIKY

Jednomontáž na všechny nápravy, rozměr 365/80 R20" nebo 385/65 R22,5".

DISKY

20-11 SDC nebo 22,5x11,75.

BRZDY

EHK 13, čtyři nezávislé brzdrové systémy (provozní, nouzový, parkovací a odlehčovací), provozní brzdy dvouokruhové kotoučové WABCO 1,300V-G ovládané pneumaticky, ABS s přepínacem režimu terénního provozu, AZR, vysoušeče vzduchu, automatická zátěžová regulační brzdňní tlaku.

PĚROVÁNÍ

Přední náprava vinuté pružiny s teleskopickým tlumičem s hydraulickým dorazem a zkrutným stabilizátorem, zadní nápravy listovými pery, vedení náprav – přední dvojice horních vodících tyčí a spodním trojúhelníkovým závěsem ukořeným do rámu vozidla, zadní nápravy pomocí šesti podélných vodících tyčí ukořených do rámu vozidla.

NÁDRŽ

220 l na pohonné hmoty s uzamykatelným závěrem, 20 l nádrž na technickou kapalinu AdBlue.

MAXIMÁLNÍ RYCHLOST

85 km/h s omezovačem rychlosti.

KABINA

Trambusová, celokovová, třímístná (1+2), sklopná, bezpečnostní pásy na všechny sedadla, závislé vylápení, odpružené a nastavitelné sedadlo řidiče, dvousedadlo spolužadoucí s odkládacím prostorem ve spodní části.

VYBAVENÍ

Volitelné vybavení – nezávislé topení, klimatizace, elektricky ovládaný boční sklo dveří, elektricky ovládaný navíjač Ramsey RE 12000, centrální dohledování kol ovládané z místa řidiče, až tři pomocné pohony z převodovky, možnost připojení přívěsu s plnicí a ovládací pneumatickou větví a propojení na ABS systém přívěsu.



KOMFORT a zákaznická vstřícnost je v interiéru kabiny patrná na první pohled.