

Legendární Tatra 805

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.



Ahoj ministranti, zrovna se vracím vlakem z cestování po překrásné zemi, která má moře i vysoké hory, nádherné jeskyně i úžasnou architekturu. Úplně poprvé jsem zavítal do Slovinska a ponořil se do objevování jeho krás. A při cestování jsem si vzpomněl na naše slavné cestovatele Zikmunda a Hanzelku a jejich legendární Tatra 805. A myslím, že stojí za to se na ni podívat podrobněji.

Kačena, Kvíčala, Píšťala, Fňukna – to nejsou skautské přezdívky z našeho oddílu – ale přezdívky, které dávali majitelé a řidiči právě Tatře 805. Možná znějí trochu posměšně (a pravdou je, že odkazují na určité nedostatky tohoto vozidla – jeho kvílení a houpaní), ale i dnes po mnoha letech od její výroby na ni vzpomínají řidiči (alespoň tedy někteří) s láskou a pochopením.

Tatrovka se vyráběla v letech 1952–1960 a její primární určení bylo pro potřeby armády. Ta samozřejmě chtěla po nákladním autě všechno možné i nemožné – a konstruktérům se jejich přání docela povedlo splnit. Skvělá průchodnost terénem a tažná síla – to jsou hlavní přednosti. Motor je překvapivě univerzální benzínový osmiválec, který byl lehce upraven pro potřeby armádního vozidla (například úpravou mazání motoru, aby neselhal ani při zdolávání příkrých kopců). Převodovka byla čtyřstupňová (doplněná dvoustupňovou přídatnou převodovkou pro pohon všech kol). Stálý pohon na zadní kola se pomocí různých páček mohl měnit například na pohon přední nápravy či na pohon speciálního přídatného zařízení (třeba kompresor na pneumatiky). Maximální konstrukční rychlost byla asi 75–80 km/h s průměrnou spotřebou cca 24 l/100 km.



Tatru 805 využívala armáda v nejrůznějších provedeních (nejčastěji jako valník a radiovůz, ale také jako sanitku apod.). Používali ji také hasiči, československý film či se používala pro rozvoz uhlí. Osmsetpětka se stala ale slavnou také díky našim uznávaným cestovatelům – pánům Hanzelkovi a Zikmundovi. Byla podobná té, která byla vyrobena pro filmaře, ale přesto je naprosto originální. Bylo ji třeba upravit pro potřeby cestovatelů, kteří s nimi (každý měl „svou“ tatrovku) projeli Asií a Oceánií. Například se musela dát vytopit při $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$ na teplotu alespoň $5\text{ }^{\circ}\text{C}$ (takže bylo třeba zesílit izolace). Vychytávek bylo tolik, že bylo vozidlo přetíženo o 400 kg a k tomu ještě táhlo za sebou vozík. Jednu z těchto tatrovek dnes můžete obdivovat v muzeu Tatra v Kopřivnici.

Cesta pánů Hanzelky a Zikmunda započala 22. 4. 1959 a skončila o pět a půl roku později! 11. 11. 1964. Tatrovky se jim tak staly každodenní společníci, ať už projížděli horské cesty v Nepálu, rozbahněnou Sumatru nebo chladný Sovětský svaz. Za tu dobu urazili 76 000 kilometrů, což dalo zabrat nejen dobrodruhům, ale i samotným „Kvíčálám“. Pan Hanzelka to později komentoval slovy: „Byly to křápy k pohledání!“

O výpravě v Kačeně si mohu nechat zdát (i když je u nás jeden nadšenec, který v ní jezdí i nakupovat). Nicméně oběma cestovatelům rozumím, ač jsem byl ve Slovinsku „pouze“ osobním autem, mohl jsem skrze neuvěřitelné krásy přírody chválit Hospodina za to, co pro nás stvořil. A pro taková zákoutí ani nemusíte jezdit daleko. Máme jich v té naší krásné kotlině také nepřeberné množství. A stačí za nimi vyrazit třeba vlakem.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka: 4720 mm
Šířka: 2195 mm
Výška: 2365 mm
Rozvor: 2700 mm
Celková hmotnost (verze valník): 4450 kg
Motor: T 603A – vzduchem chlazený
Objem: 2,5 l
Výkon: 55 kW (75 k)

P.S: Zdravím ministranty z Mankovic a Prahy-Kobylis.

Foto: Adam Hauner, KapitanT(2) - wikipedia.org