



Prototyp řady Tatra 803/804, s nímž dnes jezdí pan Jaromír Randa z Chocerad.

Tatra 803/804

Začátkem padesátých let vzniklo v Kopřivnici několik prototypů terénních automobilů s typovým označením T 803 a T 804 se vzduchem chlazeným motorem V8 vpředu a pohonem čtyř kol. Do sériové výroby se však nakonec dostal až jejich nástupce, lehký terénní nákladní vůz Tatra 805 s trambusovou budkou.

K historii „osmsetpětky“ se na stránkách **AR** brzy vrátíme podrobněji, teď si připomeňme dnes už téměř zapomenuté projekty T 803, T 804 a T 806, z nichž poslední patrně zůstal jen na papíře, zatímco první dva se dostaly alespoň do stádia prototypů. Kolik těchto vozů doopravdy na za-

tému u prototypu T 803. Důležité však je, že se alespoň jeden exemplář řady T 803/804 dochoval do našich dnů – byť možná v poněkud pozměněné podobě. Terénní automobily T 803 a T 804 vznikly v automobilce Tatra podle požadavků tehdejšího ministerstva národní obrany

a první návrhy nesly – kromě nezbytného razítka „Tajné“ označení *Malý speciální vůz*. Koncepce byla od začátku typicky kopřivnická se vzduchem chlazeným motorem V8 typu T 603 uloženým podélně před přední nápravou, páteřovým rámem s centrální nosnou troubou a výkyvnými polonápravami, přičemž odpružení vyřešili konstruktéři čtveřicí podélných zkrutných tyčí. Na výkresu z počátku října 1950 měl rozvor náprav hodnotu 2130 mm, u typu T 803 však byl krátce nato použit rozvor 2200 mm, zatímco původně navržený rozchod kol 1320 mm zůstal zachován. Podle dobových podkladů měla Tatra T 803 otevřenou čtyřdveřovou karoserii se skládací plátěnou střechou a vnějšími rozměry 3780 x 1630 x 1860 mm, vozidlo se staženou střechou bylo vysoké 1660 mm a se sklopeným čelním sklem jen 1350 mm. Na šestnáctipalcových kolech opatřených mohutnými pneumatikami 9,00 x 16 měl terénní vůz světlou výšku 385



Tatra 803 v otevřené úpravě – na sněhu zřejmě plátěnou střechu složili jen kvůli fotografovi.

Vpravo už je prototyp T 803 v úpravě chránící posádku před rozmary počasí.

Dobový tovární snímek podvozku terénního vozu Tatra 804 s dvoumetrovým rozvorem a mohutnými koly.

čátku padesátých let spatřilo světlo světa není tak docela jasné, podle dostupných pramenů byly nejméně dva nebo tři, přičemž jeden z nich dnes při terénních soutěžích prohání pan Jaromír Randa z Chocerad. Jeho vůz nese typové označení T 804 odpovídající podvozku s kratším dvoumetrovým rozvorem náprav, karoserie se však spíše blíží řešení použí-





mm, při použití menších pneumatik 7,50 x 16 se světlá výška zmenšila asi na 330 mm. Tatra 803 měla pohotovostní hmotnost asi 1800 kg, užitečnou hmotnost 750 kg a z největší přípustné hmotnosti 2750 kg – alespoň podle dobových dokumentů – připadalo 1290 kg na přední a 1460 kg na zadní nápravu.

Automobil vybavený dvoupůllitrovým motorem V8 o výkonu 75 koní (55 kW), čtyřstupňovou hlavní a dvoustupňovou přídatnou převodovkou dokázal se zapnutým pohonem všech čtyř kol zdolat stoupání 85 %, nevdal mu brod hluboký až 600 mm a na silnici – jen s pohonem zadních kol – uhněl přes 100 km/h. Průměrně ovšem spotřeboval přes dvacet litrů benzínu na 100 km jízdy, takže šedesátilitrová palivová nádrž umístěná u dělicí stěny motorového prostoru nebyla nijak předimenzovaná.

Počátkem listopadu 1951 byla ve vývojovém oddělení kopřivnické automobilky dokončena montáž prototypu Tatra 804. Vozidlo určené pro leteckou přepravu mělo podvozek téměř shodný s T 803 – jen rozvor byl zkrácen z původních 2,2 m na rovné dva metry a odlehčená karoserie neměla dveře. Podle zprávy vypracované ve zkušebně počátkem března 1952, po sérii náročných jízdních zkoušek, vykazovala Tatra 804 pohotovostní hmotnost 1590 kg (bez náhradního kola, bez náradí a jen s poloviční náplní palivové nádrže), z nichž 960 kg připadalo na přední a 640 kg na zadní nápravu. Po ujetí prvních 2600 km absolvoval prototyp T 804 sérii měření: na letním kilometru zaznamenal největší rychlost 101,5 km/h, z rychlosti 60 km/h (přesněji z 61,8 km/h) dokázal zabrzdit na dráze 14,6 m, zatímco s přívěsem o hmotnosti 945 kg k témuž manévru potřeboval o osm metrů víc. Při průměrné rychlosti 72 km/h zaznamenal na silnici spotřebu 21,6 l na 100 km, s přívěsem – na částečně zasněžené a zledovatělé kopcovitě silnici při průměru 45 km/h – se spotřeba vyhoupla přes 27 l na 100 km.

Během zkoušek v terénu zdolávala Tatra 804 stoupání přes 80 % a s rozjezdem se dokázala prohrabat i půlmetrovou vrstvou vlhkého sněhu. To ovšem přišly ke slovu nejen redukce a pohon čtyř kol, ale také závěry diferenciálů. Na zasněžených silnicích absolvoval prototyp T 804 přes dva tisíce kilometrů s hydraulickou spojkou HS4 a stal se tak zřejmě prvním

Ochranný rám je při terénních automobilových soutěžích nezbytným bezpečnostním prvkem, a tak jej musíme „osmsetčtyřce“ tolerovat.

Srdcem terénního vozu T 803/804 byl dvouapůllitrový vzduchem chlazený motor V8 typu T 603.

československým automobilem vybaveným tímto zařízením domácí proveniencí. Po ujetí 11 126 km byla Tatra 804 v polovině března 1952 v kopřivnické zkušebně demontována, prošla důkladnou kontrolou a dostala novou převodovku a klasickou jednokotoučovou spojku. Následující osudy prototypu nejsou tak docela jasné, a tak budeme rádi, když se nám ozve každý, kdo se s některým z vozů řady T 803/804 během uplynulých desetiletí setkal.

Poslední z projektů, které dnes chceme připomenout, nese označení T 806 a na výkresu z počátku června 1951 je označen jako „návrh šestisedadlového velitelského vozu“. Jeho konstrukce měla být prakticky shodná s vozy řady T 803/804, jen rozvor náprav byl tentokrát prodloužen na 2,7 m a odpovídal tak terénnímu nákladáčku T 805. Navrhovaný velitelský vůz T 806 měl být dlouhý 4370 mm a jak je z připojeného nákresu patrné, prostřední řada sedadel se měla sklápět vpřed, čímž se dal vytvořit velkorýse dimenzovaný prostor pro cestující na zadních sedadlech. Tomu, že projekt T 806 patrně zůstal jen na papíře, nasvědčuje i skutečnost, že byl odtajněn už koncem ledna 1957, zatímco projekty T 803 a T 804 až v polovině dubna 1962.

JAN TUČEK

Na vzácném dobovém snímku, který ze svého archivu poskytli pražští sběratelé Ing. Jiří Hera, se Tatra 804 bez dveří prokousává sněhovou nadílkou.



Nákres šestimístního velitelského automobilu, který měl nést typové označení Tatra 806.

