

Tatra a její osmnáctiválec o objemu 22 litrů! Co měl pohánět? A proč nakonec vzniklo jen pár kusů?

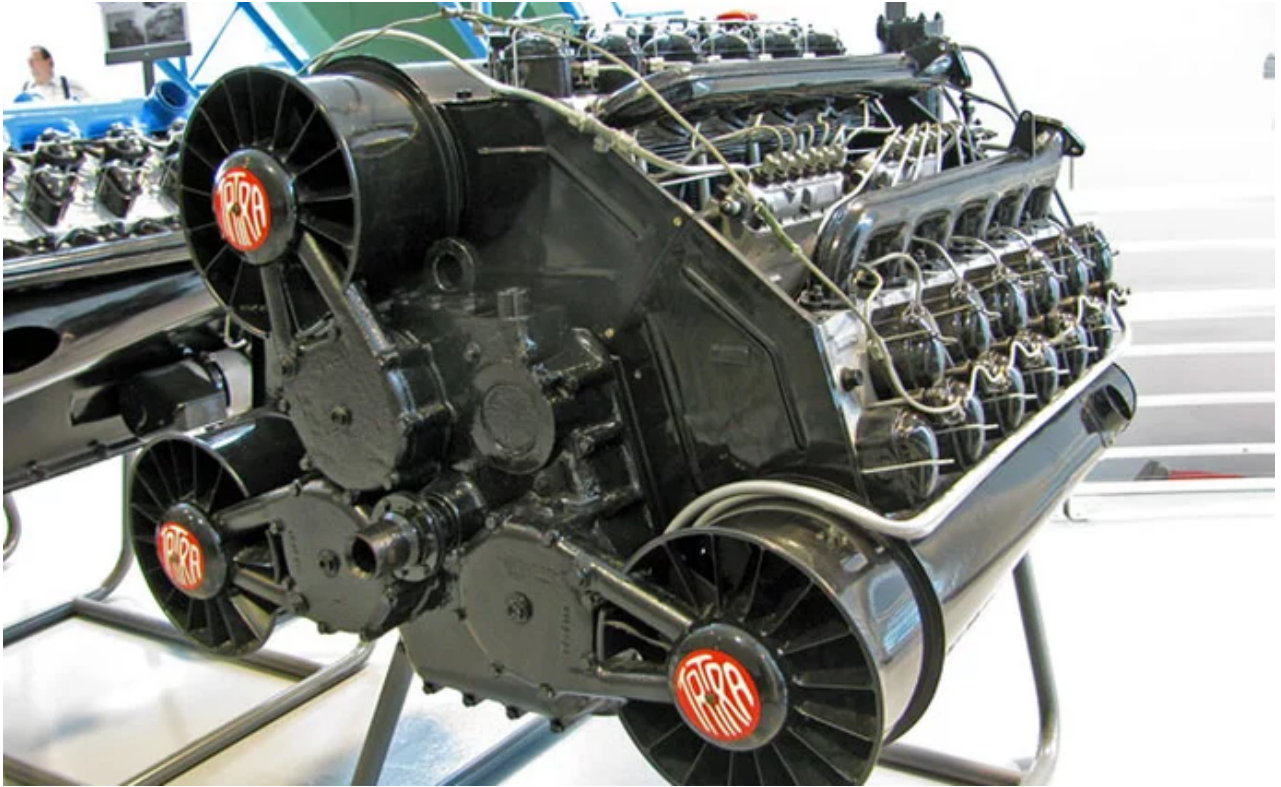
auto.cz/tatra-a-jeji-osmnactivalec-o-objemu-22-litru-co-mel-pohanet-a-proc-nakonec-vzniklo-jen-par-kusu-103300

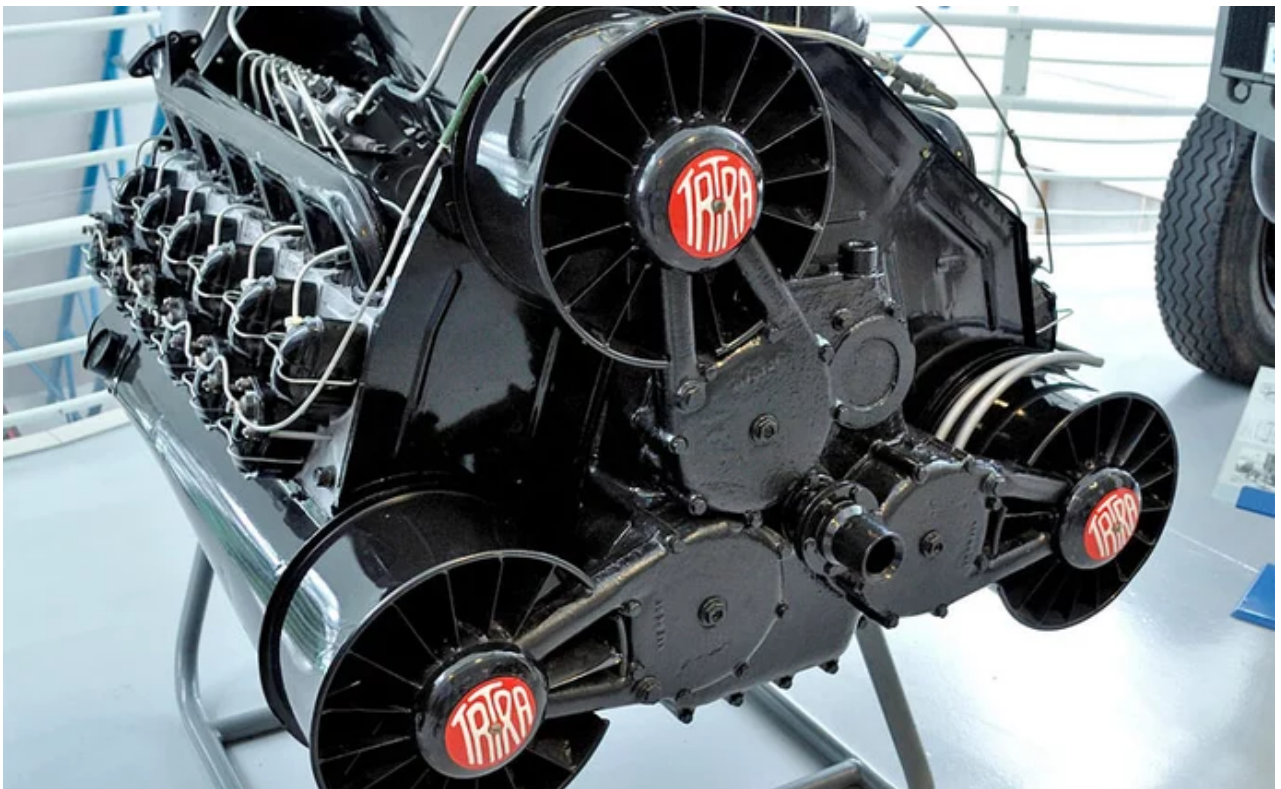
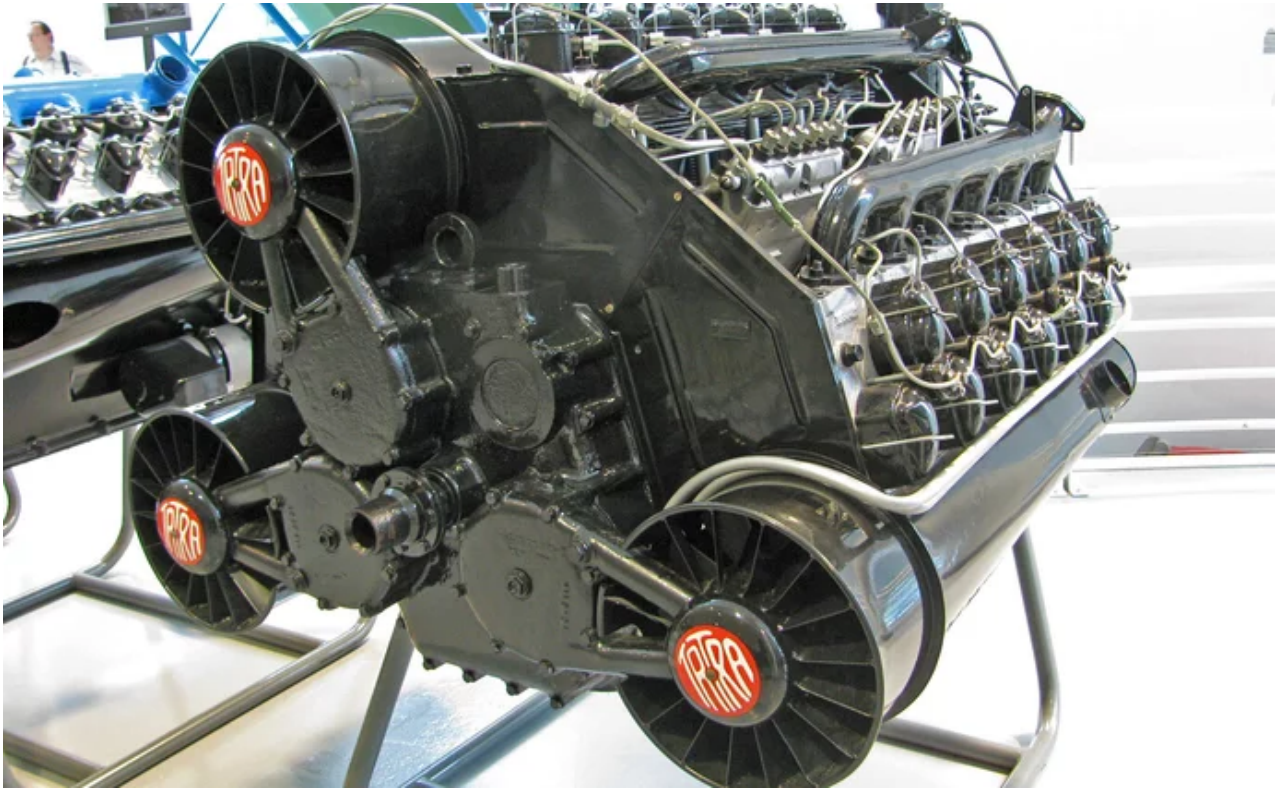
Ondřej Pavlůsek 11. 2. 2017 • 10:30

17

14

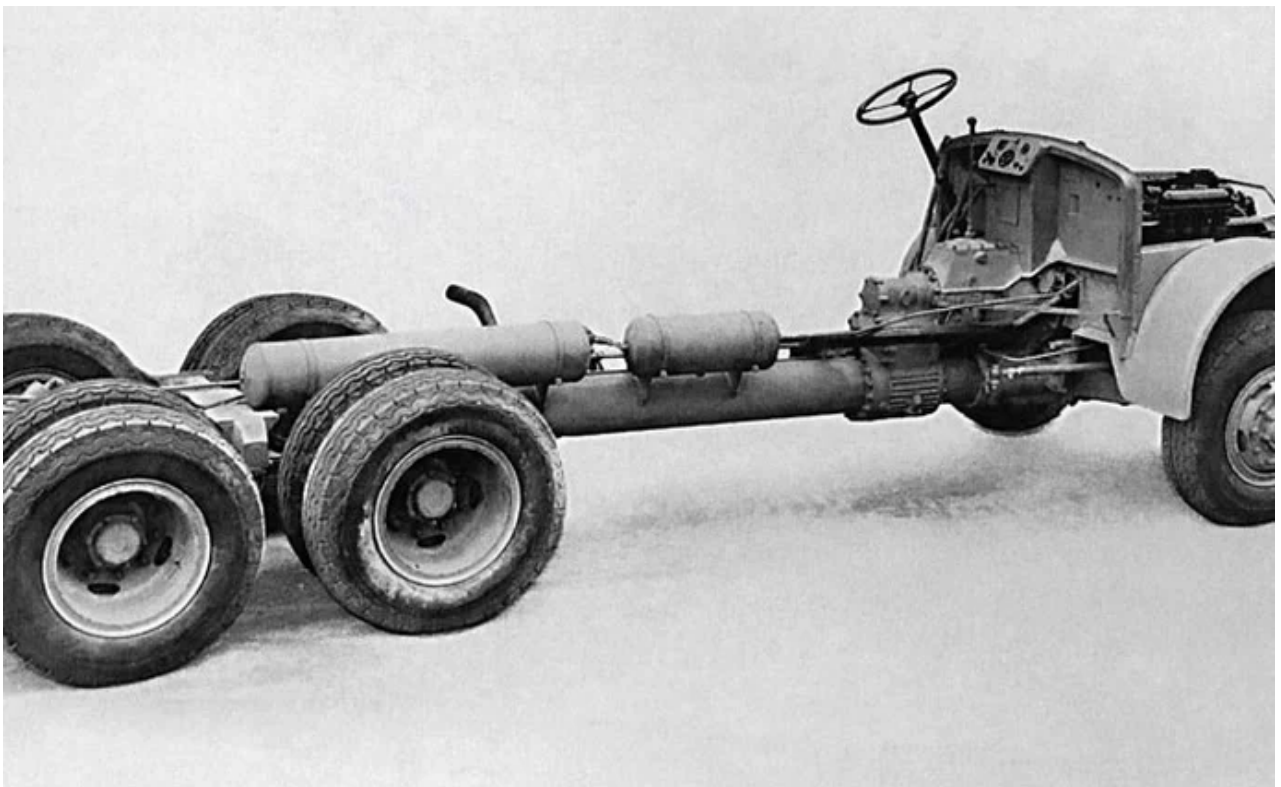
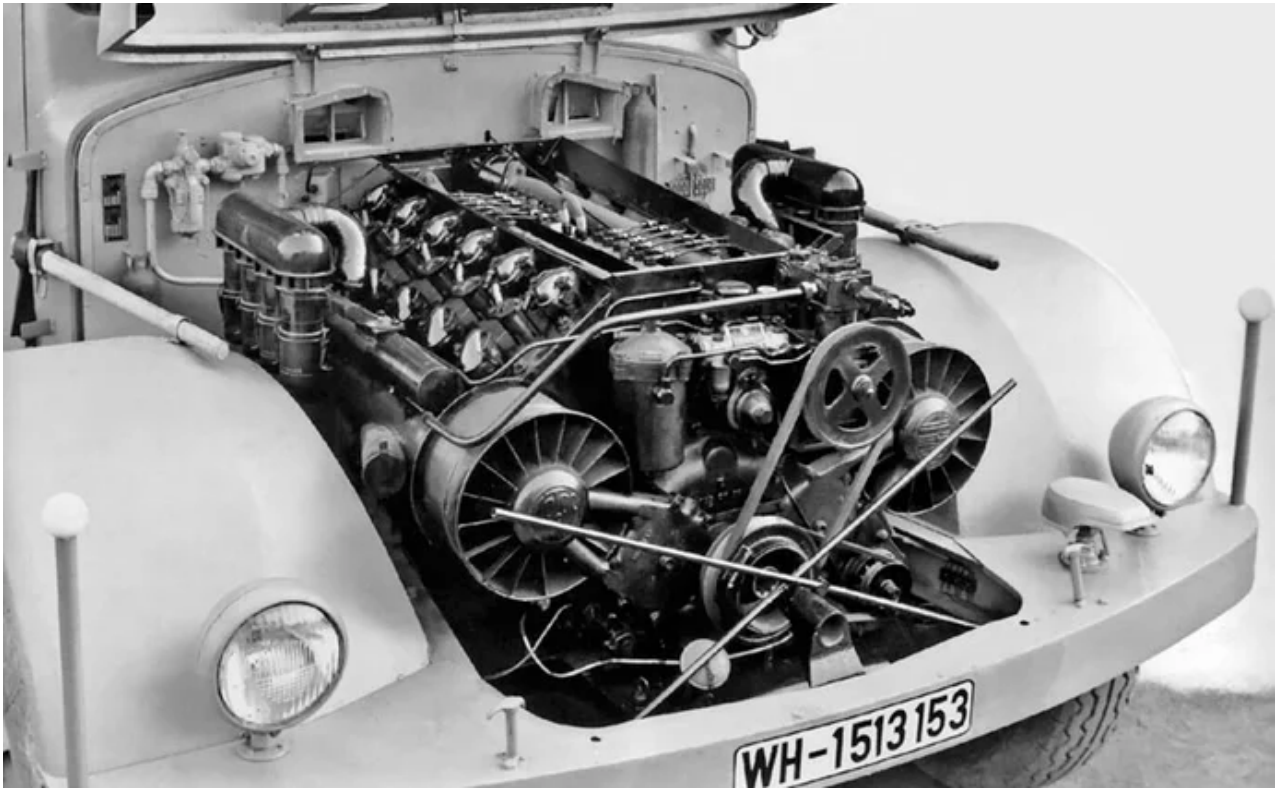




















-
-
-
-
-



Zobrazit galerii

Zobrazit náhledy (17)

Kopřivnická automobilka Tatra má ve své historii řadu výjimečných a zajímavých projektů. K těm méně známým patří osmnáctiválcový motor V 955 z první poloviny čtyřicátých let dvacátého století.



Tatra je většinou spojována s aerodynamicky tvarovanými osobními automobily s pohonnou jednotkou uloženou vzadu a dodnes vyniká v případě těžkých nákladních vozidel nad konkurencí díky své konstrukci podvozku s páteřovou rourou a výkyvnými polonápravami. Mezi typická konstrukční řešení této automobilky patří i vzduchem chlazené motory.



Doslova legendou se stala Tatra T 111, jejíž výroba se rozběhla v roce 1942 a byla ukončena v roce 1962. Právě tento model, který má na svém kontě téměř 34.000 vyrobených exemplářů, se stal mezníkem v historii těžkých nákladních automobilů své značky, když jako první spojil kopřivnickou koncepci podvozku se vzduchem chlazeným vidlicovým vznětovým dvanáctiválcem a pohonem všech kol.



Právě zmiňovaný motor o objemu 14.825 cm³, který disponoval v době zahájení své sériové produkce v roce 1942 výkonem 154,4 kW (210 k) se stal výchozím bodem pro vývoj ještě zajímavější pohonné jednotky.



Tatra: Nákladní hvězdy od T 111 po Phoenix

Tou se stal vzduchem chlazený vznětový motor s typovým označením V 955, který se pyšní skutečně ohromujícími parametry, za nimiž stojí celkem 18 válců uložených ve třech řadách. Od výchozího

dvanáctiválce V 910 se tento motor liší na první pohled díky trojici ventilátorů usazených na jeho čelní straně.

Motor o objemu 22.238 cm³ s vrtáním 110 mm a zdvihem 130 mm podle dostupných informací disponoval výkonem 220,6 kW (300 k) při 2000 otáček za minutu a v pozdějších fázích vývoje bylo dosaženo i výkonu 250,2 kW (340 k).

Tato pohonná jednotka již neměla sloužit k pohonu nákladních vozidel, ale počítalo se údajně s jejím využitím pro německé tanky Panther, Jagdpanther, Tiger I, Jagdtiger, Tiger II a Sturmtiger.

Právě u těchto strojů měla dvojice spřažených vznětových osmnáctiválců chlazených vzduchem nahradit jejich kapalinou chlazené zážehové vidlicové dvanáctiválce Maybach HL 230 P30 a P45, které z objemu 23.095 cm³ poskytovaly výkon 441 kW (599 k), resp. až 515 kW (700 k).



Tatra touží po novém muzeu. To stávající ale bude zachováno. Proč?

Motor Tatra V 955 vznikl v několika exemplářích, u nichž byla zkoušena jejich funkčnost, ale není potvrzeno, jestli byla tato impozantní pohonná jednotka instalována do některého z výše jmenovaných vozidel. Minimálně jeden osmnáctiválec z roku 1943 se dochoval do současnosti a je součástí expozice muzea značky Tatra v Kopřivnici.

Foto: Gwafton, Thomas T.

Témata

- Tatra
- Nákladní

Diskuse: Přidat názor



xmedan

30. 8. 2019 13:26

Ale tak..

Davat do tanku dva osmnactivalce je samozrejme prachpusty nesmysl. Tam patri velky osmi nebo dvanactivalec. Kdo by proboha v polnich podminkach resil servis takove silenosti... Dokazu si to predstavit v lokomotive nebo tahaci, ale 2x v tanku s mimoradne obtiznym pristupem fakt ne. Nikdy by to nemohlo projit pres schvalovaci proces. A to nehlede na ruzne jine slozite veci, co nemci pouzivali..



Hittman

11. 7. 2018 07:36

Re: Přepřínování turbodmýchadly

Byl jsem teď v sobotu v muzeu Tatra a opravdu doporučuji, i když expozice není zas tak moc velká, hodinu dvě tam strávíte, prostě paráda.



mariov8

7. 6. 2018 19:32

Re: A já se ptám: "Proč nakonec vzniklo jen pár kusů??"

To byl asi nejzásadnější důvod, výroba syntetického benzínu (byť nízké kvality) už tehdy taky byla docela zvládnutá. Nafty bylo prostě málo.



starý_kluk

13. 2. 2017 15:21

Přepřínování turbodmýchadly

A to měla Tatra i přepřínované diesely se dvěma řadami válců, pro každou řadu bylo jedno turbodmýchadlo - od 1.brněnské strojírny!! Motor je vystaven v muzeu Tatry v Kopřivnici.



DeTomaso

11. 2. 2017 19:31

Proc asi skoncil....

Protoze Cesi uspesne celou valecnou vyrobu sabotovali. V hutich a slevarnach schvalne plytvaly manganem, tanky mely krehke pancire a po zasahu implodovaly, dela a kulometry na ponorkach po kontaktu se slanou vodou v mziku zarezla.

Tak i tento motor byl schvalne navrzen tak, aby byl spatny. Jak vykonem, tak spotrebou. Nemci si ho vyzkouseli a panove z vyssiho veleni kteri brali provize za armadni zakazky byli jenom radi, ze muzou zakazku priklepnout kamaradum od Maybachu a tak si ani nikdo nestezoval.

Vstoupit do diskuze