

Nejdelší Tatra na světě má přes 25 metrů, 7 náprav a spotřebu 150 litrů. Za volant smí jediný člověk

garaz.cz/clanek/testy-nejdelsi-tatra-na-svete-ma-pres-25-metru-7-naprav-a-spotrebu-150-litru-za-volant-smi-jediny-clovek-21009443



Že už žádnou takovou v životě člověk nenajde, to si lidé kolikrát říkají o svých partnerkách, nicméně převedeno do dnešní motoristické doby lze toto prohlásit o nejdelší Tatrovce na světě, která jezdí v hutích Liberty v Ostravě. A protože jde o světový unikát, jenž nedávno prošel drobnou modernizací, dorazili jsme za ní i my.

Foto: Lukáš Kukla

Auto na délku měří 25,3 metru a jde o nejdelší Tatra na světě

Jmenovitě jde o společnosti Partner – Ipex na míru upravený model Tatra T 815-7 Force 14x8 s délkou 25,3 metru a se sedmi nápravami, přičemž zatáčecí jsou první dvě a poslední tři. Co se týče pohonu, tak stálá síla putuje na třetí a čtvrtou nápravu s možností připojení pohonu první a druhé, což se děje na površích s nízkou adhezí.

Dvoumístná kabina modelu je umístěná před přední nápravou a možná se budete divit, ale auto schválené jakožto vozidlo zvláštního určení má klasické registrační značky a smí jej teoreticky řídit

kterýkoli způsobilý držitel řidičáku skupiny C.

Foto: Lukáš Kukla

Kabina je posazená před přední nápravou i motorem

Vozidlo sice jezdí vesměs jen po rovině a rychlostmi do nejvýše 60 km/h, nicméně i tak potřebuje dost síly, protože převáží speciální závitové tyče, které se používají pro dlouhodobé kotvení budov, dolů, svahů, tunelů, přístavů či skal.

Proč Tatra?

Proč právě Tatra a ne třeba MAN nebo Mercedes? Tatra se pyšní unikátní koncepcí – centrální nosnou rourou a výkyvnými polonápravami – což umožňuje poskládat podvozek přesně na požadovanou míru (jako Lego). V požadavcích zadavatele hrála roli také nízká výška kabiny, což je zase předností modelové řady Force. Úpravci se navíc podařilo kabinu přesunout před přední nápravu i motor, která tak neomezovala vrchní ložnou plochu nástavby. Tím pádem auto vyšlo jak délkově (25,3 m), tak výškově k podlaze nástavby (2,4 m).

Tyto tyče dosahují délky až 24,4 metru, vozí se z výrobní linky do skladu po balících vážících (každý) pět tun a poté jsou exportovány do celého světa. Společnost Liberty Ostrava je totiž jedna z mála firem, která je schopná takhle dlouhé tyče (navíc spojitelné maticemi) zhotovit, případně je upravit na míru zákazníkovi.

Foto: Lukáš Kukla

Jeden takový balík tyčí váží přibližně pět tun

No a aby se převoz vyplatil, tak se na speciál naloží klidně 50tunový náklad, s nímž si musí poradit zejména vzduchem chlazený vznětový osmiválec Tatra 12,7 litru o výkonu 300 kW (407,8 k), spárovaný s šestirychlostním automatem Allison.

K dispozici je také redukce, která je přiřazená permanentně, proto má auto maximálku jen šedesát za hodinu, spotřebu 150 litrů nafty na sto kilometrů a 400litrovou palivovou nádrž. Brzdy jsou tradičně bubnové, řízení vybavené posilovačem.

Foto: Lukáš Kukla

Tatrovácký podvozek hostí sedm náprav

Kabina platí za klasickou tatrováckou s ikonickým centrálním budíkem. Pro komfortnější práci má šofér k dispozici tepelné čerpadlo a na zimu klasický bufík (nezávislé topení). Přepínače a ovladače nejsou kdovíjak moderní, některé z nich vás vrátí do 70. let, nicméně na to courání po areálu...

Zmínili jsme rovněž nedávnou modernizaci. Ta spočívala v tom, že nahoře přibyly nadstavbové bezpečnostní prvky, aby mohli nakládající pracovníci stát přímo na autě, což dříve kvůli předpisům nešlo.

Foto: Lukáš Kukla

Nahoru přibylo zábradlí, díky němuž se mohou pracovníci při nakládce pohybovat přímo na autě

Taky si říkáte, proč se takové auto v pořizovací ceně cirká 500 000 EUR (cca 12 milionů korun) vlastně kupovalo? Jednoduše muselo. V areálu hutí Liberty jsou na železniční dráze ostré zatáčky, kde by měly speciální a těžko dostupné vagony (tzv. Rbns) s délkou 25 metrů problém s obsluhností. Navíc shánějte si spolehlivého dopravce, v jehož vozovém parku budou speciály pro transport skoro 25metrových tyčí.

The Grand Tour

Nene, fakt si neděláme srandu. Tahle ikonická mašina se měla objevit i v jedné epizodě slavného pořadu The Grand Tour. Projekt byl dokonce v takové fázi, že se v hutích vytyčily trasy, řešilo se zrychlení vozu a zlomek scén se začal předtáčet. Nakonec vše padlo, a to z interních důvodů.

Maturita pro zkušené

Po usednutí za volant se sice ocitnete v klasické tatrovácké kabině, jenže ani pohled do zpětných zrcátek vás neujistí, že tam někde vzadu auto končí. Prostě nevidíte na konec. Z toho důvodu zde má šofér ještě permanentně aktivovanou koncovou kameru.

Foto: Lukáš Kukla

Pohled do kabiny vás vrací pomalu do 70. let

V rámci řízení celkem obstojně zvládneme i výjezd ze zastávky autobusem, nicméně u nejdelsí Tatry je vše jinak. Pouhé odpoutání se od kraje obrubníku zabere několik desítek metrů a jemné otáčení volantem. Jestliže bychom krajnici opustili tzv. na kamioňáka či autobusáka, tak zadním převisem stejně zbouráme vše, co se nachází po pravé straně.

Teprve až tehdy nám došlo, jak je 25 metrů šílená délka. Nefungují tady pravidla jako pro jízdu s autobusem či nákladním vozem, proto jsme do zatáček najížděli dle pokynů našeho koordinátora Jirky Soldána, který je zároveň jediným člověkem v podniku, jenž tento kolos řídí.

Foto: Lukáš Kukla

Důkaz, že jsme tento kolos vážně řídili

Ptáte se, co když je dotyčný nemocný, má úraz nebo dovolenou? Ano, tak auto prostě nejedí. Ačkoli prý pro tento speciál není v hutích úplně každodenní vytížení.

Když se nám podařilo projet komunikace v areálu a obří myší dírou proklouznout na velký otevřený plac, začali jsme zkoušet, jak auto vlastně plně zatáčí a jak velké má přední/zadní převisy. Pakliže jste touto Tatrou nepolíbení, nebude vám na manipulaci stačit ani celý fotbalový stadion, což nám ukázal náš test spočívající v přejezdu vlakových kolejí na cvičné ploše.

Foto: Lukáš Kukla

Řízení vozu je složité zejména kvůli dlouhým převisům, s nimiž musíte neustále kalkulovat

V prvním kole bez rad koordinátora jsme si najeli na imaginární přejezd a dopadli tak, že jsme museli na konci plochy couvat a zadkem pochopitelně blokovali nepoužívané kolejiště. Na druhý pokus už s radami našeho mentora jsme vykouzlili krásný oblouček zakončený úspěšným zdoláním železnice bez případných katastrof a výluk, jakých v reálu mají České dráhy běžně plný ranec.

Foto: Lukáš Kukla



+18

Tatra T 815-7 Force 14×8 sloužící v Liberty je maturitou i pro zkušené řidiče nákladňáků či kamionů. Platí zde jiná pravidla a jiné těžiště, jelikož musíte v zatáčkách kalkulovat i s tím, že nahoře máte usazených až 50 tun materiálu. Do toho je auto dlouhé jako 14 dní práce, výhled dozadu mimo kamery takřka žádný a mumraj kolem vás občas poměrně divoký. Tedy nic pro začátečníky...

