

# TATRA 813 KOLOS

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.

**Nazdar borci od oltáře, do redakce nám došel od Patrika Berana námět na dnešní článek. Díky za něj! Jde totiž o chloubu naší tatrovácké automobilky, která ve své době neměla ve světě skoro žádné obdoby.**

## Technické údaje:

Objem motoru:

17 740 cm<sup>3</sup>

Max. výkon: 256 k

(188 kW)

Délka: 8 800 mm

Šířka: 2 500 mm

Výška: 2 780 mm

Hmotnost: 13 800 kg

Nejvyšší rychlost: 80 km/h

**N**a počátku bylo zadání od tehdejšího Ministerstva národní obrany: potřebujeme speciální těžký tahač, který dokáže mj. utáhnout tank na podvalníku na silnici i v terénu. Tehdejší pracovníci Tatry zajásali, protože bylo jasné, že půjde o první tatrovku s pohonem 8×8, a pustili se do vývoje. Psal se rok 1959 a už tehdy se Tatře 813 (respektive její budoucí vojenská verze) pracovníci říkali Kolos, což jí zůstalo dodnes.

Aby bylo možné provádět potřebné testy úplně nového podvozku, vznikl jakýsi prototyp, což byl vlastně jen podvozek s koly, motorem a sedadlem řidiče s volantem (samozřejmě trochu přeháním, ale na

lostních stupňů na řazení dopředu, 4 dozadu a k tomu jedete v mnohatunovém autě a za sebou táhnete třeba ještě tank.

Jedním z velkých bonusů Tatry 813 je právě podvozek. Čtyři nápravy, první dvě řiditelné, každá poháněná a nezávisle zavěšená. Kolos tak může překonat opravdu rozmanitý terén. Aby toto bylo konstrukčně možné udělat, je celá pravá část kol posunutá mírně dopředu oproti levé straně. Další zajímavost je možnost ovládání tlaku zvlášť v každé pneumatice. Kompresor je prý tak výkonný, že dokázal udržet nafouknutou pneumatiku, i když měla 12 průstřelů. A pokud by se náhodou stalo, že pneumatika úplně „odejde“, tak „no problem“. Stačí volnou nápravu pověsit za speciální řemen a dá se vesele pokračovat bez jednoho (a i více kol) dál.

V rámci vývoje a poptávky vznikly i civilní verze, 6×6 či 4×4 (pro doplnění – tento číselný údaj nám obecně říká: kolik kol vůz má a kolik z nich je poháněných motorem). Verzi 8×8 potkáme primárně jako vojenské speciály, ale tu a tam ji můžeme spatřit například jako hasičské auto.

Co je jakýmsi „srdcem“ Kolosu? No jasně, motor. Můžu vám říct, že to není úplně ledajaký drobeček, když spapá v základu 42 litrů nafty na 100 km (a v terénu samozřejmě víc). O pohon se stará vzduchem chlazený čtyřtáctný dvanáctiválec o výkonu 260 koní (při 2 000 ot/min) a objemu 17,6 litru. Na startovat takovou mašinu chce mít možná

i trochu respekt a odvalu. A v zimě i nezávislé topení motoru (který Kolos samozřejmě má).

Výroba byla ukončena v roce 1982 a naši 813 nahradila neméně legendární Tatra 815, ale to už je jiný příběh. Vřele vám doporučuji,

čtuji, zadejte do Youtube „Tatra 813“. Vyjedou vám různá videa Kolosu z Truck Trialů, tedy jakýchsi terénních soutěží nákladáků, a to je panečku podívaná, co takové stroje dovedou.



fotkách to tak vypadá). Tento „jezdící podvozek“ vyzkoušeli vojáci i vývojáři hezky od podlahy v terénu (velmi se osvědčil) a následně se v roce 1967 začala sériově vyrábět základní vojenská verze.

Vzhledem k tomu, že šlo primárně o vojenský vůz, bylo třeba Kolos k tomuto účelu pořádně vybavit. Díval jsem se na archivní video s instrukcemi ovládání vozidla a můžu říct, že bych tohle drobečka asi řídit nechtěl. To není jak u auta – spojka, brzda, plyn (nebo dnes už spíš brzda, plyn). U Kolosu je to hromada tlačítek, páček, 20 rych-

