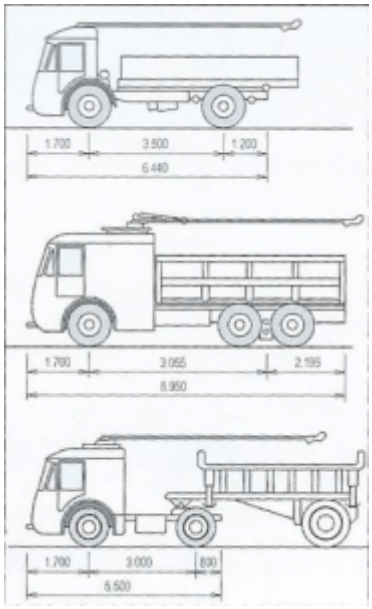


VETRA – Nákladní trolejbusy a další produkce

14.01 2018 19:49, Redakce, Nezařazené

Kromě trolejbusů rozvíjela VETRA škálu elektrických průmyslových vozidel, zprvu poháněných zřejmě jen akumulátory (kolik přesně se takových vozidel dočkalo realizace, nevíme). VETRA se každopádně pustila i do výroby vozidel se sběrači určených pro přepravu nákladů.

Roku 1930 byly na podvozcích Renault PY postaveny čtyři nákladní trolejbusy, zvané trolejové kamiony (viz úvodní kapitolu), a byly určeny pro obsluhu závodů podél trati Moûtiers – Villard-du-Planay ležící v Savojsku.

V euforii rozvoje trolejbusů na konci 40. let studovala VETRA různé typy elektrických nákladních vozidel, opět také označovaných jako kamiony (CT), a elektrických tahačů (TT) opatřených sběrači a využívajících mechanické součásti Renaultu. Navrženo mělo být pět následujících typů nákladních vozidel:

• CT 5: valník o užitném zatížení 5 t;
• CT 10: sklápěč o užitném zatížení 10 t;
• CT 15: sklápěč o užitném zatížení 15 t,
• TT 14: tahač pro spřažení se sklápěcím návěsem o užitném zatížení 14 t,
• TT 17: tahač pro spřažení se sklápěcím návěsem o užitném zatížení 17 t.

Ze všech těchto modelů byly roku 1948 vyrobeny pravděpodobně pouze 2 tahače TT 14 spolu se sklápěcími návěsy, které byly určeny pro svážení vytěžených nerostů z lomů obce Villey-Saint-Étienne v departamentu Meurthe-et-Moselle do jejího přístavu, kde byly nakládány na říční čluny a převáženy do závodů Solvay v obci Varangéville.

Do výrobní historie Vetry patří také jeden jednosměrný vlečný vůz (dveře měl jen na jedné straně)

vybavený systémem řízení s korigovaným natáčením italské firmy Viberti, který společnost nechala roku 1950 postavit u podniku SNCASO. Vlečňák byl odzkoušen v Paříži, kde jej RATP zapřáhla za trolejbus VBRh. Zájem o vůz projevil také štrasburský podnik CTS, k jeho koupi však pro vysokou cenu požadovanou výrobcem nepřistoupil. Vlečňák nakonec skončil pod označením R2 u společnosti FIRTESA, která provozovala meziměstskou trolejbusovou trať Tarragona – Reus. Společnost FIRTESA provozovala ještě jeden vlečňák, s označením R1 a dveřmi na obou stranách, ten ale vyrobila bez účasti Vetry společnost SCEMIA.

Trolejbus VETRA VX

VETRA se v první polovině 50. let prosadila v Brazílii a v Chile. Zakázka na vozy VA2 pro hlavní město druhé zmíněné země se ovšem neukázala pro Vetru jako finančně výhodná, francouzský podnik přesto věřil, že jsou v Americe dostatečné vývozní příležitosti, zejména v Brazílii a Argentině, a tak s podnikem SNCASO začal studovat trolejbus, který vycházel z typu VBRh pro Paříž a který měl úzce respektovat zámořské normy. Takto bylo navrženo 12m vozidlo typu VX, které nikdy nespatřilo světlo světa, neboť severoamerický průmysl se přístupu zahraniční konkurence úspěšně bránil a v Jižní Americe se podařilo prosadit italským výrobcům (Alfa Romeo, Fiat, Ansaldo).

Konec Vetry

Za svůj život se VETRA, alespoň dle našich zjištění, prokazatelně podílela nějakým způsobem (např. i pouhým dodáním výzbroje či poskytnutím licence) na výrobě více než 2 000 trolejbusů a několika dalších vozidel. Jak již bylo řečeno v úvodním díle, roku 1964 vyhlásila VETRA úpadek. Na samotný závěr našeho seriálu si ještě řekneme, co se dělo po tomto aktu. Nejedná se přitom o úplně marnou informaci.

Již na konci 50. letech VETRA začala vyrábět stavební boudy a také se pustila jako jedna z prvních francouzských společností do realizace bungalovů. Následně měla spojit své síly se společností Soulé založenou v 60. letech 19. století, která původně fungovala jako kotlářství, poté i truhlářství, díky čemuž se dostala např. k výrobě tramvajových skříní, a v nedávné době vyráběla i železniční motorové vozy. S touto společností pak VETRA vyráběla karavany a kempingové přívěsy. Dle jednoho z propagačních materiálů byla společnost VETRA-SOULÉ (také psáno Vétra-Soulé) divizí Vetry a právě tato divize ještě nějakou dobu fungovala. Nicméně ani výroba karavanů, bungalovů či stavebních maringotek nepomohla k tomu, aby značka VETRA nějakým způsobem přežila, někdy v období let 1966–67 tak společnost VETRA definitivně končí a její srdce navždy přestává bít. Společnost Soulé pak roku 2010 skončila po finančních problémech v rukách španělského Cafu.

Konec seriálu.

Úvodní díl zde. Druhý díl zde. Třetí díl zde. Čtvrtý díl zde. Pátý díl zde. Šestý díl zde. Sedmý díl zde.

Text: Georges Muller, Vít Hinčica

S ohledem na občasné další objevy v historii společnosti může být i nadále prováděna aktualizace/korekce dat.

Jakákoli reprodukce seriálu či jakéhokoli jeho dílu není povolena.

Koordinátor seriálu: V. Hinčica.
© 2007–2018 Československý Dopravák.

Url: VETRA – Nákladní trolejbusy a další produkce