

Tatrabus „Škoda 14 Tr“

25.12 2020 12:05, Libor Hinčica, Ostatní Trolejbusy

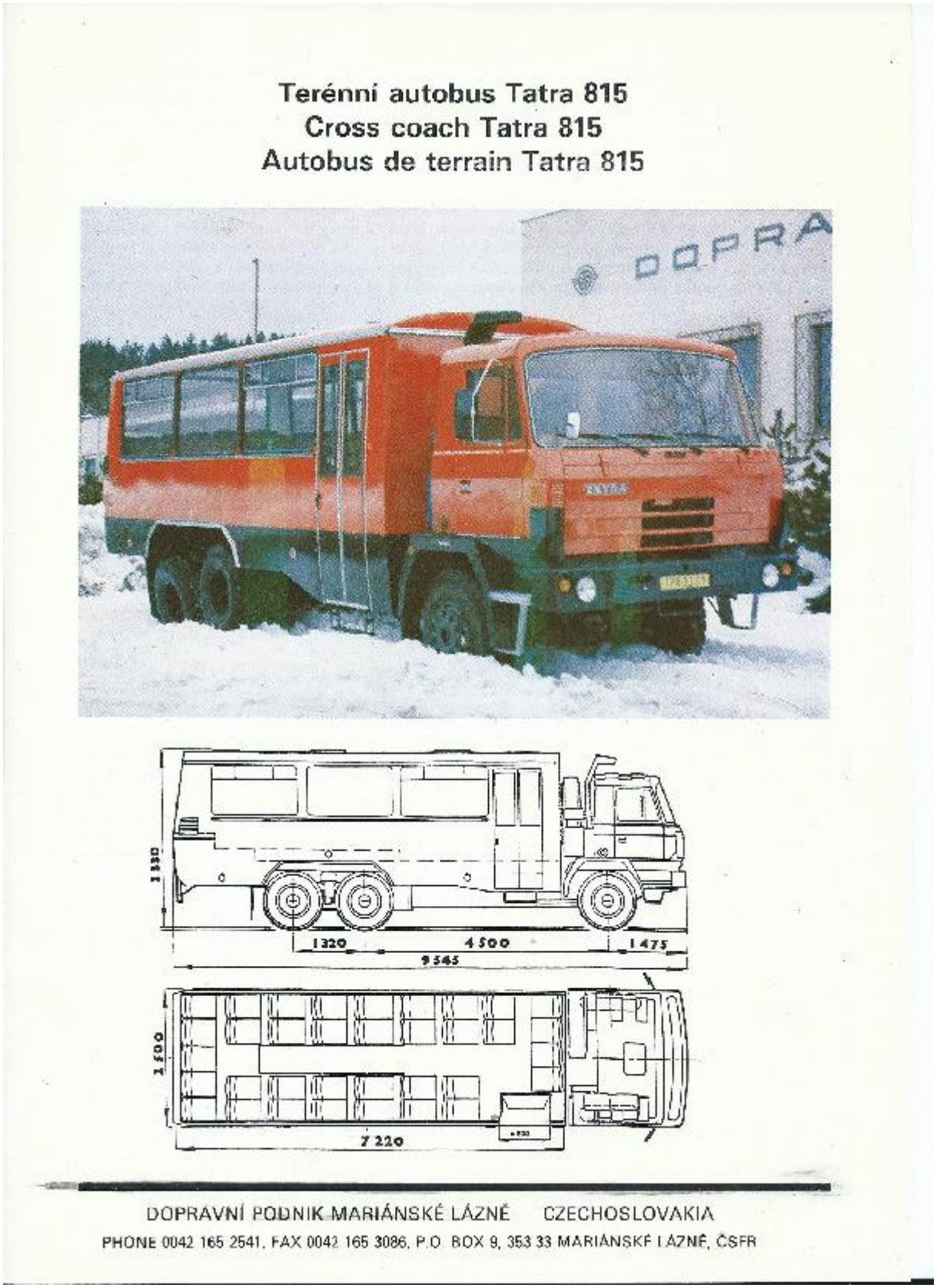
Zhruba před rokem jsme na webových stránkách našeho časopisu vyhlásili pátrání po tzv. Tatrabusu, v jehož konstrukci byly použity prvky z trolejbusů Škoda 14 Tr. Na článek zareagovalo větší množství čtenářů, kteří přinesli do příběhu neobvyklého vozidla jak další dohady, tak i některé podnětné informace. Nejvíce nám v pátrání svými znalostmi pomohli pan František Čech, někdejší šéf DP Mariánské Lázně, a pan Jan Neumann, kterého jistě není zapotřebí mnohým našim čtenářům představovat, neboť je sám autorem řady vynikajících článků a publikací, které se věnují problematice autobusů. Za poskytnuté fotografie i informace, o něž se dnes můžeme se čtenáři podělit, náleží oběma pánům (i dalším lidem, kteří se do pátrání zapojili) velké poděkování.

Tzv. Tatrabusy představují specifický dopravní prostředek, kdy byly na podvozcích nákladních automobilů Tatra stavěny skříně pro přepravu pasažérů. Ty pak byly určeny pro přepravu lidí buďto v rámci provozu v turistických oblastech bez klasických zpevněných cest, anebo – a to u nás prioritně – pro provoz v důlních oblastech.



Pohled zleva na Tatrabus se skříňovou nástavbou s prvky z trolejbusu Škoda 14 Tr. (sbírka: Jan Neumann)

V Československu se výrobou Tatrabusů začal zabývat Dopravní podnik města Mariánské Lázně. Ten už od roku 1982 realizoval přestavby vyřazených autobusů na nejrůznější přepravníky (skříňové stěhovací vozy, servisní dílny, přepravníky koní atp.). Tyto přestavby byly prováděny nejprve na platformě autobusů řady Š 11, v průběhu 80. let se ale začalo přecházet i na přestavby vozů Karosa řady 700, které ale měly motor vzadu (zatímco vozy Š 11 jej měly pod podlahou), takže přístupové otvory do vozidel byly řešeny nikoli skrze zadní čelo, ale skrze bočnice, které tak musely být v porovnání s vozy starší generace výrazněji upravovány, čímž vznikalo poměrně velké množství odpadního „autobusového“ materiálu. Ten se podařilo z velké části uplatnit v rámci projektu na stavbu vozidel, pro něž byla používána zkratka SPO. Ta byla rozepisována jako skříňový přepravník osob. S požadavkem na takový typ vozidla, jež by mělo snadnou prostupnost náročným terénem, přišli do mariánskolázeňského DP poprvé pracovníci Dolu Julius Fučík z Bíliny, jimž dosluhovaly v provozu vozy Praga V3S uzpůsobené v minulosti rovněž pro přepravu osob. Jako základ nového vozu pro přepravu dělníků měla posloužit další legenda českého strojírenství – Tatra 815.



Propagační leták k „terénnímu autobusu“ vyráběného DP Mariánské Lázně. Na fotografii vidíme řešení, jež využívalo v rámci konstrukce skříně prvky z autobusů Karosa řady 700. (sbírka: František Čech)

Prototyp byl postaven na podvozku PR 3 s dvojitou montáží a pneumatikami 11x 20 palců. Později vzniklo ještě 7 takových vozů (jeden pro Kamenolom Nová Ves, jeden pro kladenskou huť Poldi a 5 pro Motokov Praha, který měl následně vozy prodat do Ruska), na základě doporučení Tatry

Kopřivnice ale bylo upřednostňováno využívání podvozků PR 4 s jednoduchou montáží a pneumatikami 18 x 22,5 palců. Takových Tatrabusů bylo vyrobeno do roku 1992 čtrnáct, z nichž jeden byl koncipován jako pojízdná jídelna (pro Škodu Plzeň). Jeden Tatrabus si pořídil vojenský ústav ve Vyškově, jeden bychom nalezli v Krkonoších, dva u mosteckých Báňských staveb a dva v Ústí nad Labem u místního palivového kombinátu. Zbylých 7 vůz nalezlo uplatnění v dolech (Doly Bílina, Sokolov, Doly V. I. Lenina Komořany, Důl Ležáky, Důl Antonín Zápotocký, Doly Nástup). Úplně poslední Tatrabus vznikl v Mariánských Lázních v roce 1992, a jako jediný byl postaven na podvozku PR 5. Šlo o prototyp, který na rozdíl od dříve vyráběných vozů nebyl určen pro konkrétního zákazníka z řad provozovatelů, ale byl na míru vyroben přímo dle požadavků Tatry Kopřivnice, které byl po dokončení vůz předán. Právě tento poslední Tatrabus je „naším“ vozidlem, po němž jsme vyhlásili pátrání.

Podle některých zdrojů měla být výrobcem tohoto vozidla přímo Škoda Ostrov, anebo se na něm ve větší míře podílet. To by odpovídalo i skutečnosti, že autor tohoto článku se sám k fotografii, která byla použita při pátrání po vozidle, dostal jako šestiletý, kdy mu byla poslána v rámci vzájemné korespondence s tehdejším pracovníkem Škody Ostrov, panem Jindřichem Bárczayem, společně s dalšími snímky produktů Škodovky. Snímek zveřejnil v čísle 5/1997 i časopis Trucker, a to s popiskem „Prototyp Tatrabusu ze Škody Ostrov“. Nelze vyloučit, že ostrovský závod se na dodávkách vybraných komponent pro prototyp podílel.

Další informace o vozidle nám prozradí text z časopisu Tatrovák č. 3/1993, jehož pro nás tematicky podstatnou část zde publikujeme:

Prototypy odzkoušeny

Po dobu tří měsíců testovali pracovníci zkušebny dva prototypy terénních automobilů Tatra 815-2 BUS, a to se skříňovou nástavbou vyrobenou v Moravskoslezské vagónce Studénka, výrobcem druhé nástavby je Dopravní podnik Mariánské Lázně. Stručnou informaci k provedeným zkouškám poskytl zkušební technik ing. Zdeněk Koňařík.

Při zrychlených životnostních zkouškách bylo s oběma terénními autobusy ujeto kolem 25 000 ekvivalentních km, což asi přes 5000 skutečných (např. 1 km ujetý na speciálních vozovkách polygonu odpovídá svou náročností 30 km ujetých po silnici).



Pohled zezadu na poslední Tatrabus vyrobený v DP Mariánské Lázně. (sbírka: Jan Neumann)

U obou prototypů byl použit stejný podvozek T815-2 PR 5-BUS, jehož vzduchové pérování, jak se při zkouškách ukázalo, má kladný vliv na pohodlnost cestujících, pro které je v obou vozidlech 35 sedadel. Při provozních zkouškách s plnou zátěží nahradily cestující vodou naplněné figuríny, každá o váze 80 kg. U nástavby z MSV Studénka byla testovaná i nosnost střechy, a to se zátěží 3000 kg.

Užitečné zatížení u vozu z DP Mariánské Lázně je 3300 kg, u MSV Studénka 6300 kg. Tři palivové nádrže zajišťují vozidlům dojezd až 1500 km. Jejich max. rychlost je 120 km/hod.

Vůči konstrukčním řešením obou nástaveb nejsou ze strany pracovníků zkušebny zásadní připomínky. Z hlediska vybavení se však zdá lepší prototyp z DP Mariánské Lázně, z hlediska pevnostního zase naopak nástavba z MSV Studénka.

Odzkoušené prototypy jsou svým vybavením určeny pro oblast severní Afriky, čemuž odpovídají jejich parametry, které nesplňují některé body vyhlášek platných pro komunikace evropské.
S podrobnými výsledky zkoušek byli již seznámeni pracovníci obchodního úseku, kteří budou terénní autobusy Tatra 815-2 BUS zákazníkům nabízet.



Prototypu z Moravskoslezské vagónky Studénka poněkud chyběla tvarová elegance skříně a výrobce se ani nepřiklonil k nalakování skříně do odstínu, který by alespoň částečně korespondoval s kabinou Tatrovky. V testech se však z hlediska konstrukce skříně zdál lepším. Skříňová nástavba tohoto vozu by měla dodnes existovat na letišti ve Frýdlantu nad Ostravicí, jaký osud měla „trolejbusová“ skříň? (sbírka: Jan Neumann)

Text zmiňuje vedle prototypu z Mariánských Lázní i vůz z vagónky Studénka, jehož karoserie byla výrazně odlišná (pro úplnost ji zde publikujeme) a po trolejbusových prvcích bychom u ní pátrali marně. S ohledem na to, že se článek zmiňuje o zkouškách, které mají trvat 3,5 měsíce, což mělo být až do konce roku 1992, je zřejmé, že obě vozidla musela fyzicky existovat nejpozději v srpnu. Obě prototypové nástavby „terénních autobusů Tatra“, jak byly Tatrabusy taky označovány, měly stejnou barvu kabin s klimatizací. Nešlo o nějaký speciální požadavek zákazníka, ale standardní vybavení již existujících podvozků a vozidel. Oba podvozky pro stavbu prototypů totiž byly součástí kontraktu Tatrovky se švýcarskou firmou Diamoil, v jehož rámci mělo být dodáno do Libye celkem 2 650 automobilů Tatra v různých verzích, které se skutečně vyrobily a část z nich – 506 vozů – se do Libye i dostala. Problémem bylo, že za automobily nikdo nikdy nezaplatil a firma Diamoil rychle zkrachovala. Vyrobené automobily tak zůstaly stát Tatře na dvoře (některé pak byly uvězněné řadu let v bezcelních zónách v různých přístavech, aniž by za ně někdo platil a hlásil se k nim). Vozidla byla uzpůsobena pro provoz v severní Africe, takže na evropské silnice vyjet nemohla. Přestavba na Tatrabusy se měla stát jednou z možností, jak vyrobené podvozky využít a prodat, a to opět se zacílením na Afriku, případně země bývalého SSSR. Ani tento program ale nebyl korunován úspěchem a oba prototypy se následovníků nedočkaly. Zároveň skončila i produkce Tatrabusů v rámci DP města Mariánské Lázně.

Jaký osud však nakonec „trolejbusový“ Tatrabus potkal, jsme nedopátrali, a tak naše výzva k pátrání

pro naše čtenáře pokračuje.

Url: Tatrabus „Škoda 14 Tr“