

Vrak nástavby Tatrabusu „Škoda 14 Tr“ dodnes existuje

01.11 2026 17:31, Libor Hinčica, Trolejbusy

Před sedmi lety jsme na našich webových stránkách publikovali výzvu ve věci pátrání po projektu tzv. Tatrabusu, jehož nástavba pro přepravu pasažérů byla postavena za využití dílů z trolejbusů Škoda 14 Tr. Na základě informací poskytnutých od čtenářů, kterým ještě jednou patří velké poděkování, jsme pak v závěru roku 2020 publikovali obsáhlejší příspěvek, v němž jsme původ vozidla osvětlili.



Nástavba je dnes poněkud maskována a nachází se nedaleko Kopřivnice. Přesnou lokalitu nicméně nebudeme kvůli soukromí vlastníků uvádět a prosíme čtenáře, aby nás v této věci nekontaktovali. (foto: Libor Hinčica)

Zájemce o bližší studium historie netradičního autobusu si dovolíme odkázat na tento starší text a v dnešním článku pouze stručně připomeneme několik základních údajů. Tatrabusy se začaly rodit v Dopravním podniku města Mariánské Lázně v 80. letech v rámci projektu nazývaného SPO, pod čímž se skrývala slova „skříňový přepravník osob“. První prototyp na podvozku Tatry 815 vznikl na popud Dolu Julius Fučík z Bíliny, který se snažil nalézt adekvátní náhradu za dosluhující vozy Praga V3S. Po prototypu následovalo sedm dalších vozů na podvozku PR 3, dalších třináct pak bylo vyrobeno do roku 1992 na podvozcích PR 4 a pouze jeden vůz byl v roce 1992 vyroben na podvozku PR 5.



Od vyrobení nástavby uplynulo takřka 35 let, což je na jejím stavu patrné. Současný majitel ji využívá jako sklad nejrůznějších nepotřebných věcí. (foto: Libor Hinčica)

Tento úplně poslední vyrobený Tatrabus byl postaven přímo na přání automobilky Tatra, která se snažila nalézt uplatnění pro řadu vyrobených podvozků z neúspěšného projektu exportu nákladních vozů do Libye. Tatra si nechala vyrobit dvě nástavby pro přepravu osob – jednu v DP města Mariánské Lázně, druhou od Moravskoslezské vagónky Studénka. Vozidla pak označila jako model Tatra 815-2 BUS a podrobila je tříměsíčnímu testování na svém polygonu, na němž mělo každé z nich ujet přes 5 000 km. Oba vozy měly zvládnout přepravit 35 sedících cestujících, přičemž během zkoušek byly použity figuríny s vodou pro simulaci zátěže.



Ačkoli i provedení levé strany vozidla nezapře použití komponentů z trolejbusu Škoda 14 Tr, na pravé straně je to přece jen poněkud zřetelnější. (foto: Libor Hinčica)

Z hlediska pevnostního se měl osvědčit více vůz s nástavbou z Moravskoslezské vagónky Studénka, zatímco pohodlí bylo lépe hodnoceno u nástavby z DP Mariánské Lázně. Ta přitom byla postavena za využití prvků z trolejbusů Škoda 14 Tr, přičemž částečně mělo jít údajně o díly z vyřazených vozů, na druhé straně se na projektu patrně podílela i přímo Škoda Ostrov, protože fotografie vozidla existovaly i v jejím archivu a informace o použití dílů z vyřazených vozů není ničím podložená.
V případě realizace větších objednávek, u nichž Tatra doufala především v oslovení zákazníků z bývalého SSSR a z Afriky, by přitom jistě nebylo možné spoléhat na komponenty z vyřazených vozů a nástavby by musely být dělány vyráběny jako nové.



Detail dveří a schůdků na střechu. (foto: Libor Hinčica)

Obchodní úspěchy se ale Tatrovce s její Tatrou 815-2 BUS dosáhnout nepodařilo. Za jakých okolností byl celý projekt uvnitř Tatry ukončen, nevíme. Známo však bylo, že nástavba z Moravskoslezské vagónky Studénka měla být odprodána a skončit na letišti ve Frýdlantu nad Ostravicí.



Pohled do interiéru skrze dveře se zachovalou původní podlahou dle vozů 14 Tr. Identické bylo rovněž provedení bočnic, včetně typického umakartu s dekorem dřeva. Jeho kousek je vidět na pravé straně fotografie. (foto: Libor Hinčica)

O trolejbusové nástavbě informace nebyly, nicméně objevil ji jeden z fanoušků vozidel Tatra nedaleko Kopřivnice, který následně kontaktoval naši redakci s prvními informacemi. Tím se podařilo nalézt i kontakt na majitele nástavby, s nímž se autor tohoto článku pokusil opakovaně vstoupit do jednání, nicméně po několika telefonátech již nebylo na další pokusy o kontakt reagováno. V červenci letošního roku pak byla redakce oslovena prostřednictvím sociálních sítí jiným pánem, jenž zaslal jednu fotografii téhož vozidla s tím, že se nabídl poskytnout další snímky a informace. Na odpověď z redakce už ale bohužel nereagoval.



I pohled na stropní část a dveřní pohony budí na první pohled dojem vozu Škoda 14 Tr, ve

skutečnosti jde však o nástavbu Tatry 815-2 BUS. (foto: Libor Hinčica)

S ohledem na dlouhou dobu, která už uplynula od „objevení“ nástavby, a na ztrátu komunikačních kanálů jsme se nakonec rozhodli, že se na místo vypravíme sami s cílem aktuální stav vozidla zdokumentovat a podělit se o jeho fotografie se čtenáři. O přesném umístění nicméně nechceme s ohledem na soukromí vlastníka (či vlastníků) informovat.

Url: Vrak nástavby Tatrabusu „Škoda 14 Tr“ dodnes existuje