

### Ta originali „Tatra“

Garsusis Tomas Alva Edisonas ką tik išaugo iš vystyklų – jam tebuvo trys metukai, kiek vyresnis – jau šešiametis – buvo automobilio išradėjas Karlas Bencas, o iki Rdolfo Dyzelio gimimo buvo dar 8 metai, kai nedideliame kaimelyje netoli Ostravos Ignacas Šustala atidarė karietų ir vežimų dirbtuvę. Pro jos, jau tapusios fabriku, vartus 1900-siais išriedėjo pirmasis Vidurio Europoje sunkvežimis. Niekas neskyrė šiam įvykiui didesnio dėmesio – juk publiką domino lengvieji automobiliai, lenktynės, greitis, o čia – vežimas su varikliu!

Bet šiandien „Tatra“ – tai visų pirma – sunkūs didelio pravažumo sunkvežimiai su oru aušinamais varikliais, centriniu vamzdžiu – rėmu ir nepriklausoma visų ratų pakaba, sėkmingai dirbantys daugelyje pasaulio šalių, ir Lietuvoje taip pat.

Iš esmės šiandieninė „Tatra“ istorija prasidėjo 1942 metais, kai okupavusios Čekoslovakiją Vokietijos armijai buvo pradėtas gaminti triašis 6x6 tipo sunkvežimis „Tatra-111“.

Jo konstruktoriai čia panaudojo visus tradicinius „Tatra“ firmos sprendimus – oru aušinamą variklį (V-12, 14825 cm<sup>3</sup>, 180 AJ/1800 aps/min), centrinių rėmų- vamzdinių, nepriklausomą visų ratų pakabą. Taip atsirado nepaprastai patvarus, didelio pravažumo, nebijąs nei Sibiro speigų, nei Sacharos karščių dešimties tonų keliamosios galios sunkvežimis.

Jo privalumai – visų pirma, ypač tvirtas, nebijantis perkreipimų centrinis vamzdinis rėmas. Jis sumontuotas iš atskirų agregatų: priekinio tilto, tarpinio vamzdžio formos elemento, antro varančiojo tilto, trečiojo vamzdinio elemento ir trečio varančiojo tilto. Suveržti varžtais, visi šie agregatai ir sudaro automobilio stuburą, prie kurio tvirtinami visi kiti agregatai ir mazgai. Unikali varančiųjų tiltų konstrukcija – grybo formos pusašiai, turintys plačiajame gale šakutes, apkabinančias centrinių rėmų ir svyruojantys aukštyn žemyn aplink jį. „Tatra-111“ transmisijoje nebuvo nei vieno kardaninio šarnyro – tuo atperkama sudėtingesnė tiltų konstrukcija, o visi varantieji velenai vamzdiame rėme arba minėtuose pusašiuose. Neįprastai sudėtinga atrodo priekinių ratų pakaba – svyruojantys priekinių ratų pusašiai remiasi į storus ketvirčio elipsės formos lingių paketus, pritvirtintus 45° kampu į automobilio ašį: užpakalinių tiltų pusašiai remiasi į pusiau elipsines išilgines linges. Išilgines jėgas atlaiko vėlgi 45° kampu įrengtos reaktyvinės traukės ( 2 priekyje, 4 užpakalyje). Kabina ir kėbulas buvo tvirtinami per specialius porėmius, ir važiuoklės konstrukcijos dėka, praktiškai nejausdavo (vadinasi, ir nebuvo

deformuojami) kelio nelygumų.

Tuščia „Tatra-111“ svėrė 8250 kg, gabaritai 8300x2500x2670 mm, ji išvystydavo maksimalų 75 km/h greitį, 100 km kelio sunaudodama 35-40 litrų dyzelinio kuro. Kai kurios modifikacijos turėjo po kėbulu sumontuotą gervę. Visų diferencialų blokuotė ir keturių laipsnių pavarų dėžė su dviem laipsnių demultiplikatoriumi užtikrino gerą pravažumą, variklis niekada neperkaisdavo ir neužšaldavo, todėl buvo labai populiarios Šiaurėje ir dykumų rajonuose, o iš viso jas pirko apie 59 pasaulio šalys eksploatacijai sunkiausiomis sąlygomis.

Ir dar viena įdomi detalė iš šio automobilio istorijos.

Dizainerių nuomone, automobilio paskirtis ir išvaizda geriausiai buvo suderinta 1941-1945 metų laidos automobiliuose. Skirti kariuomenei, jie neturėjo nereikalingų įmantrybių ar vien estetinių sprendimų – žodžiu, nei pridėsi, nei atimsi! Todėl „Tatra-111“ pradėta gaminti dar 1942 metais, net paskutiniaisiais išleidimo metais (1962-aisiais) atrodė nė kiek nepasenusi!

Tačiau ir geriausia konstrukcija sensta. „111-ją“ pakeitė analogiškos konstrukcijos ir paskirties modelis „Tatra-138“. Pagrindiniai skirtumai – V-8 tipo  $\text{cm}^3$  darbinio tūrio 180 AJ galingumo variklis, šiek tiek paprastesnis nei V-12, torsioninė priekinių ratų pakaba vietoje ketvirčio elipsės formos lingių na, ir savotiškas apvalainų formų kapotas bei moderni komfortabili kabina. „Tatra-138“ užsienio valstybės pirko su tokiu pat susidomėjimu, kaip „111-ją“. Keliamoji galia (reiškia ir ekonominiai rodikliai) išaugo iki 13 tonų, modifikacijų skaičius – iki penkiolikos. Tačiau septintajame dešimtmetyje statybiniam savivarčiui ir galingumas, ir tonažas jau buvo per maži.