



Nadace Františky Junkové

koní (55 kW) a není bez zajímavosti, že právě „osmsetpětka“ byla prvním sériově vyráběným vozem, v němž se nový kopřivnický osmiválec objevil. Vzhledem k charakteru Tatry 805 jej konstruktéři

Tatra 805, kompaktní terénní nákladník z padesátých let se zcela novým vzduchem chlazeným motorem V8.

Tatra 805: Statečná Popelka

K výrazným automobilovým osobnostem naší poválečné historie patří vozy Tatra 805, kompaktní terénní nákladníky s trambusovou budkou, vzduchem chlazeným motorem V8 a pohonem čtyř kol. V padesátých letech jich vzniklo více než sedm tisíc, dnes však tyto „osmsetpětky“ patří k vyhledávaným sběratelským kouskům.

Po prototypech Tatra 803 a 804, o nichž jsme psali v AR 8/97, se v první polovině padesátých let objevil lehký terénní nákladní vůz Tatra 805. Do výroby dostal páteřový rám kopřivnické koncepce s centrální nosnou rourou a výkynními polonápravami odpruženými podélnými zkrutnými tyčemi, přičemž rozvor byl prodloužen na 2700 mm a rozchod rozšířen na 1600 mm vpředu i vzadu. V přídi uložený vzduchem chlazený motor V8 typu T 603 dával z objemu 2545 cm³ výkon 75



Tuhle vojenskou „osmsetpětku“ pečlivě a s velkou láskou zrenovoval pan Hubert Randa z Chocerad.

spoljili se čtyřstupňovou hlavní a dvoustupňovou přídavnou převodovkou, obě nápravy byly vybaveny závěrem diferenciálu a přídavné redukce v kolech umožnily zvětšit světlou výšku podvozku na 400 mm. Tatra 805 jezdila na šestnáctipalcových kolech obvykle opatřených pneumatikami rozměru 10,50 x 16 s terénním vzorkem. V běžném provozu vůz vystačil s pohonem zadních kol, teprve v terénu přišel ke slovu i přední pohon - pak ovšem „osmsetpětka“ dokázala zdolat i stoupání 69 %.

Tatra 805 vznikla v Kopřivnici, kde také odzkoušeli prototypy - sériová výroba však byla direktivně převedena do AZNP Mladá Boleslav. Základní verzi Tatry 805 byl kompaktní valníček s ložnou plochou 3 x 1,9 m, pohotovostní hmotností 2750 kg a užitečnou hmotností 1500 kg v terénu (až 2250 kg na silnici). Sympaticky vyhlížející vůz se zaoblenou trambusovou budkou byl dlouhý 4720 mm, široký 2040

Sympatickou cisternovou Tatu 805 si můžeme prohlédnout (ovšem jen v letní sezoně) ve vojenském muzeu v Lešanech.





Českobudějovický zástupce značky Tatra, pan Jiří Hlach, jezdí mimo jiné s obytnou „osmsetpětkou“ předělanou z někdejšího barrandovského vozu karosovaného v Jaroměři.

mm a s nataženou plachtou vysoký 2630 mm, podle údajů výrobce dosahoval největší rychlosti 75 km/h a průměrně spotreboval 24 l benzínu na 100 km, takže stolitrová palivová nádrž nebyla nijak přidimenzována.

Kromě standardního valníčku se ve větších počtech vyráběly i skříňové verze Tatry 805, zejména vojenské radiovozy a sanitní automobily. Zajímavostí vyrobeneou v jen velmi omezeném množství (možná jen dvě desítky kusů?) byla Tatra 805 pro výsadkáře, jež se vyznačovala budkou s odnímatelnou plátěnou střechou a sklopným čelním oknem.

„Osmsetpětka“ byla především - a v drti většině - určena pro armádu, postupně se však objevila i řada civilních verzí, včetně komunálního vozidla pro čištění ulic, valníčku na rozvoz zboží (s ním jezdili mlékaři, pekaři, řezníci i mnozí další) a malého sklápěče, který se mimo jiné uplatnil u uhlířů.

Samostatnou kapitolu napsaly automobily Tatra 805 se speciálními nástavbami pro filmáře, televizní a rozhlasové pracovníky. První vozy v tomto provedení vznikly v letech 1955 až 1957 v pobočném závodě Karosa Jaroměř pro zvukare barrandovských filmových studií. Měly obvykle karoserii s osmi bočními okny (dvě na každé straně vozu byla stahovací) a odsouvacím dílem střechy a při pohotovostní hmotnosti 3550 kg vykazovaly celkovou hmotnost 4650 kg. Uplatnily se při natáčení doma, v Bulharsku, Pol-



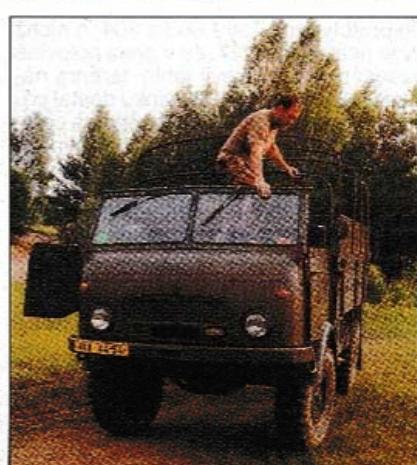
Vzácný kousek: výsadkářská Tatra 805 ročníku 1954 s plátěnou střechou a sklopným čelním oknem.

sku i v někdejší NDR, ale k uvažované malosériové výrobě automobilů s tímto typem karoserie nakonec nedošlo. V Jaroměři jich údajně vzniklo nejméně šest, asi patnáct dalších podobně řešených „osmsetpětek“ prý spatřilo světlo světa na jednotlivé objednávky v podnicích místního hospodářství. Ve stejném stylu byly v kopřivnickém vývoji karosovány i dva expediční vozy Tatra 805 pro inženýry Jiřího Hanzelku a Miroslava Zíkmunda - o nich a jejich osudech jsme už podrobněji psali v AR 6/97.

V Mladé Boleslavi vzniklo asi 6,5 tisíce

vozů Tatra 805 v různých provedeních, včetně podvozků ke karosování a pro speciální nástavby, ve druhé polovině padesátých let se pak „osmsetpětka“ už coby výběhový typ vyráběla v plzeňské Škodovce, tehdejších ZVIL. Z více než sedmi tisíc automobilů Tatra 805 většinu pochtila armáda, přičemž mnohé „osmsetpětky“ v ČSLA sloužily až do sedmdesátých let - zejména radiovozy. Zajímavostí je, že koncem padesátých let bylo několik desítek vojenských vozů Tatra 805 dodáno do Indonésie, o jejich dalších osudech však nevíme nic.

Tatra 805 vznikla narychlo v době, kdy nad rozděleným světem visela hrozba nového válečného konfliktu. Navzdory uspěchanému vývoji a nešťastným rozhodnutím o přesunech výroby byla a je „osmsetpětka“ velice dobrý automobil, který se dokáže vypořádat i s nadmíru ob-



Při proměnách výsadkářské „osmsetpětky“ si její majitel, pan Josef Grygera z Hradce Králové, rád zacvičí.

Takhle se člověk s Tatrou 805 setká skutečně jen velmi zřídka.

tízným terénem. To ostatně dobře věděli hasiči a zemědělci, u nichž mnohé z armády vyřazené vozy Tatra 805 leta sloužily. Dnes dělají „kačeny“ radost především sběratelům a milovníkům terénních vozů, kteří dokáží ocenit nejen jejich jízdní vlastnosti, ale i nezaměnitelný zvuk vzduchem chlazeného osmivalce.

JAN TUČEK

