

AUTOMOBIL,

který nezná překážky

(K barevné dvoustraně)

Zkouška začíná

6,30 ráno. Zvoní telefon:

„Jsme na cestě.“

Za dalších dvacet minut nasedám do vozu Praga V3S a jedeme. Z Vršovic do Nuslí, přes Vltavu na Smíchov a Plzeňskou třídou do Motola. Odbočujeme na postranní cestu, kterou se po chvíli dostáváme na zkušební terén. Samý výmol, hluboké struhy, prudké stoupání, stráně, okolo les.

„Tady přece snad nechcete jezdit?“

Řidič Včelák se pousmál, zapnul přední náhon, zasunul redukovanou dvojku a řekl: „Držte se dobře“; a už to šlo nahoru, dolů, přes struhy a výmoly, do stráně, zas se stráně dolů a do lesa. V cestě stojí strom. Žádný malý stromeček, ale pořádný strom v průměru dobrých dvacet centimetrů. Nevadí. Pomalý rozjezd a již se strom kácí. Zajíždíme do houštin, které se před námi jakoby rozestupovaly, do prudkého stoupání. Klidný, soustředěný pohled řidiče, přejíždíme terénní hrb, sjezd dolů a stojíme v údolíčku.

Před námi se hrozivě tyčí svah s hlinitým, drobivým povrchem se stoupáním přes 60 procent. Řidič zařazuje rychlost, pouští spojku a zvolna se rozjíždíme do svahu. Je to zvláštní pocit. Vůz zvedá předek, jsme tlačeni do sedadel, před vůz není vidět, díváme se jen do oblohy. Vzduchem chlazený motor pod kabinou hučí ve vysokých obrátkách, zlom stoupání a černožlutý automobil V3S stojí na náhorní rovině.

Vystupujeme. Jdu zpět k okraji srázu, který jsme právě vyjeli, a dívám se dolů. Je to až neuvěřitelné.

„Chcete si to zkusit dolů?“, ptá se mne řidič.

Rád souhlasím, usedám za volant a pomalu sjíždíme klikatou, i když méně krkolomnou cestou dolů. Vůz se neobyčejně snadno ovládá, řízení jde nečekaně lehce. Zastavujeme dole na rovince. Chci si sám zkusit výjezd nahoru do „střechy“, obracím proti svahu a znovu vyjíždíme.

Pozorují teploměr oleje, který po všech těchto krkolomnostech neukazuje více než 90 stupňů. Nahoře na rovince si měníme místa a sjíždíme „střechu“ dolů, a to šikmo. Velmi nepříjemný pocit. Vůz je nakloněn více než o 40 stupňů, v budce tedy téměř ležíme na boku a zdá se mi, že každým momentem se musíme převrátit, ale vůz má velikou příčnou stabilitu. Jsem rád, když jsem již dole a odtud pak odjíždíme na Karlštejn a na Berounku.

Při výjezdu na silnici vypíná řidič přední náhon a redukce a zapíná funkci diferenciálu. Jedeme po silnici, dívám se na tachometr, který ukazuje skoro 60 km/hod. Uzavřená obec, zpomaluje na 40 km/hod. projíždíme obcí, opět jsme na volné silnici, ze které pojednou odbočujeme vlevo a zase jsme v terénu. Kolem nás je písek, kola prokluzují.

„To nevadí,“ praví řidič a malou pákou pod sebou vyřazuje funkci diferenciálu, obě dvojice zadních kol tak zabírají současně a hladce projíždíme. Blížíme se k řece – žádný most není v dohledu, avšak to nám opět nevadí, pomalu sjíždíme se břehu přímo do vody a projíždíme řekou. Zdá se to být až neuvěřitelné. Bez jakých-



NAHOŘE: Vůz S5T na terénní jízdě v Nízkých Tatrách – VLEVO DOLE: Brodivost vozu V3S je bez úprav 80 cm – VPRAVO DOLE: Příčná stabilita V3S při sjezdu se „střechy“.

koliv úprav můžeme projet brodem o hloubce až 80 centimetrů.

Když jsme vyjeli na druhý břeh, zastavujeme a vystupujeme. S obdivem a úctou dívám se na vůz. Řidič Včelák, zkušený „pojízdný laborant“ ochotně vysvětluje konstrukci vozu a funkci jednotlivých strojových skupin...

Představujeme vám „zázrak“!

„Vůz Praga V3S je terénní nákladní automobil o nosnosti 3300 kg v terénu a až 5500 kg na silnici se stoupavostí až 67 procent. Je poháněn naftovým, šestiválcovým řadovým, vzduchem chlazeným motorem T 912, obsahu 7412 ccm o výkonu 98 koní při 2100 otáčkách/min., spojených jednokotoučovou spojkou se čtyřstupňovou převodovkou, která tvoří společný celek s dvou-
stupňovou přídatnou převodovkou (redukční skříní).

Vysokou průjezdnost v terénu umožňuje velká světlost nad zemí (405 mm), které je dosaženo speciálními nápravami se stálými redukcemi v nábojích kol. Řízení je šnekové. Odpružení vozu je provedeno páleliptickými pružinami. Rám vozu je pružný, lisovaný z ocelového plechu. Tvoří jej podélníky s přinýtovanými příčkami. Ve třech bodech na rámu vozu nad motorem je pružně uložena ocelová budka řidiče, kterou po „volnění některých spojovacích částí lze sklopit dopředu.

Budka je vybavena topením, přední výklopné sklo je ofukováno teplým vzduchem. Vůz může být vybaven navijákem o tažné síle 3000 kg, jehož lano se klade samočinně a jehož převod je volen tak, že rychlost navíjení lana je o málo menší než rychlost vozu při prvním redukováném stupni, čehož lze s výhodou použít zejména při vyjíždění strmých kluzkých stoupání.

Všechny tři nápravy vozu jsou poháněné, zadní nápravy jsou dvojité oráfovány, pohon přední nápravy možno vypnout a zapnout pákou vedle řidiče. Funkci diferenciálu možno snadno vyřadit pro průjezd těžkým, nesoudržným terénem.

Vůz Praga V3S má velkou tažnou sílu na háku – 6000 kg, takže

