



Prototyp Tetry 128 z února 1951 vznikl v rekordně krátkém času. Od první čáry na výkresech po první start automobilu za zhruba čtrnáct týdnů. Pamětníci tvrdí dokonce za 72 dní

Tatra 128

V průběhu historie vznikají skutečné legendy, a v oblasti našeho zájmu jimi bývají některé typy automobilů a motocyklů. Bývají svým původem tajemné, legendami opředené, možná i proto, že nedosáhly většího rozšíření a poměrně brzy zmizely. K těmto legendám zcela jistě patří Tatra 128. Dodnes o ní kolují mezi příznivci užitek-
vých vozidel „zaručené“ informace, od těch o spiknutí pragováků proti Tatře až po historku o geniální sabotáži ze strany Tetry, kterou mi nedávno někdo vyprávěl. I když se výše zmíněné informace pěkně poslouchají, nic z toho není pravda. Šlo pouze o podivnou realitu šílené doby. Na základě dokladovaných archivních zpráv se budu snažit vysvětlit, jak a proč Tatra 128 vznikla, jaká vlastně byla a proč nenalezla širší uplatnění.



Prototyp Tatra V877 měl zajistit poválečnou motorizaci armády. Tento prototyp byl interně označován jako „zástavba motoru V966 do Fordu-Canada“. Takové řešení však v prosinci roku 1949 již nepřicházelo v úvahu. Byl jen zčásti, přebírá tato Tatra tehdejší tvář kopřivnických „nákladáků“

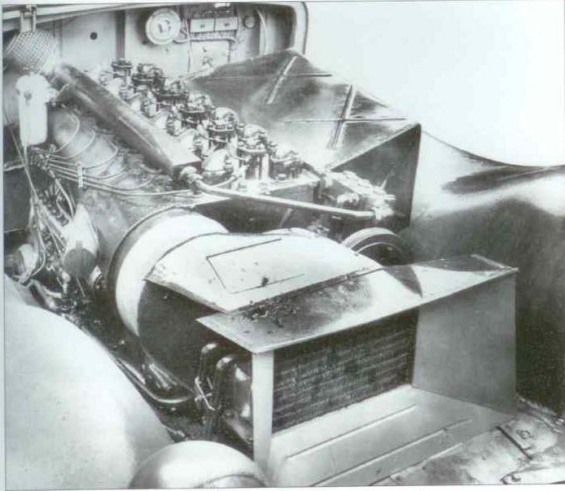
Urychlené řešení poválečných nedostatků

Počátkem roku 1947 generální štáb formuluje typovou řadu vozidel a jejich technické parametry. Pro jejich stanovení se zkoumala spolehlivost techniky na všech frontách druhé světové války. Základním užitečným automobilem výzbroje mělo být vozidlo s velkou průchodností terénem o nosnosti 3000 kg v terénu a 5000 kg na pevných vozovkách. Technické řešení diktované tehdejšími politicko-ekonomickými aspekty požadovalo klasickou konstrukci podvozku s žebřinovým rámem a zásadně vzduchem chlazený vznětový motor. Vzhledem k nutnosti rychlých dodávek nových vozidel a faktu, že žádný z výrobců neměl ve své nabídce typ odpovídající požadavkům ani výrobní kapacity, základní koncepční řešení bylo dáno. Těsně po ukončení války šlo o využití materiálů, které byly uloženy ve spojeneckých skladech na území západní Evropy.

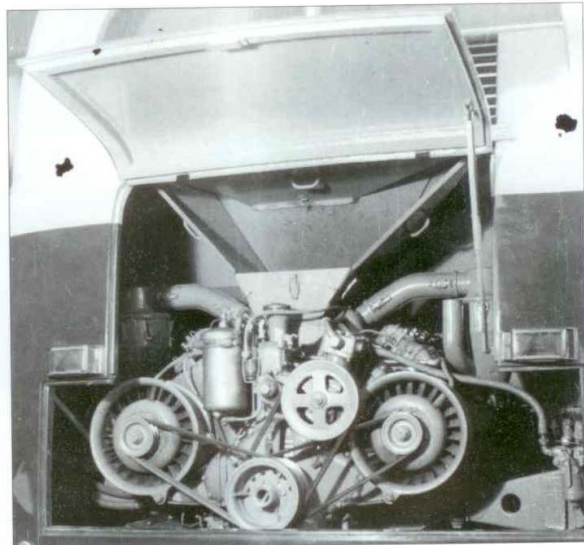
Za základ nového vojenského nákladního vozu byl tedy vybrán především Ford Canada. Tatra měla k dispozici řadu vyzkoušených motorů společné koncepce s válcem o rozměru 110 x 130 mm, jako byly řadový čtyřválec T 104, řadový šestiválec V966, vidlicový osmiválec T 108 a dvanáctiválec T 111. Motory byly vyvinuty pro těžké nasazení a vyzkoušeny v extrémních klimatických podmínkách východní fronty. V kopřivnické Tatře došlo k pokusné zástavbě motoru T 104 do nákladního Studebackeru a stavbě prototypu V 877, pracovním označeného Zástavba motoru V 966 do Fordu Canada. V Plzni šli ještě dále. Z Fordu Canada použili pouze nápravy s řízením a převodovku. Pro vozidlo byl zkonstruován nový rám a kabina. Motor byl určen, byla jím Tatra 108.

Všechno bude jinak!

Vývoj politických událostí byl rychlejší než vývoj automobilů, a tak prototypy představené v průběhu let 1948–50 ztratily význam. Nový režim nemohl být závislý na dodávkách z akce UNRRA a nemohl být ani druhou stranou materiálně podporován. Nyní potřeba výzbroje opět spěchala, vždyť studená válka hrozila vznikem dalšího velkého vojenského konfliktu. Vyzbrojení včetně nového třítunového vozu se stalo politickým úkolem. Objevují se nová řešení, mezi nimi i dosud utajovaný projekt řady vozidel VT, kde nosným typem měla být třítuna V3T. O tomto vozidle se ale zatím bohužel nepodařilo získat ucelené informace. Jedním z mála autentických podkladů jsou termíny zkoušek a zavedení sériové výroby zmíněné řady vozidel, které



Motor V966, řadový šestiválec, vznikl již za 2.světové války. Na použití v sériové výrobě musel dlouho čekat. Ani v prototypu Tatra V887 se ho nedočkal. Teprve ve vozech Praga V3S se dočkal, ale ne hned. Jeho definitivní sériová verze Tatra 912 tak nahradila původně navržený a zkoušený pětiválec, který neměl požadovaný výkon. Nakonec byl nejdéle vyráběným představitelem první generace vzduchem chlazených motorů Tatra



Tatra 128 vznikala velmi rychle. Čas ušetřilo použití motoru T108, který byl v tzv. novém provedení zabudován v prototypu autobusu Tatra 500 HB. Autobus Tatra 500 HB by si zasloužil vlastní článek, protože i jeho osudy charakterizují tuto, mírně řečeno, nešťastnou dobu

určoval Rámcový plán výroby speciálních vozidel pro rok 1950.

Konstrukční podklady vozidla sice vznikly v Autovývoji Mladá Boleslav, ale mělo být využito některých celků z nově vyvíjeného čistě civilního automobilu Praga N5T. Bylo jasné, že se na výrobě měly podílet všechny továrny v rámci tehdejších Závodů automobilových a leteckých. Rámcový plán stanovil zkoušky prototypu V3T v termínu duben–červen 1950 a ihned poté měla být zahájena sériová výroba valníku s navijákem a podvozku pro skřín.

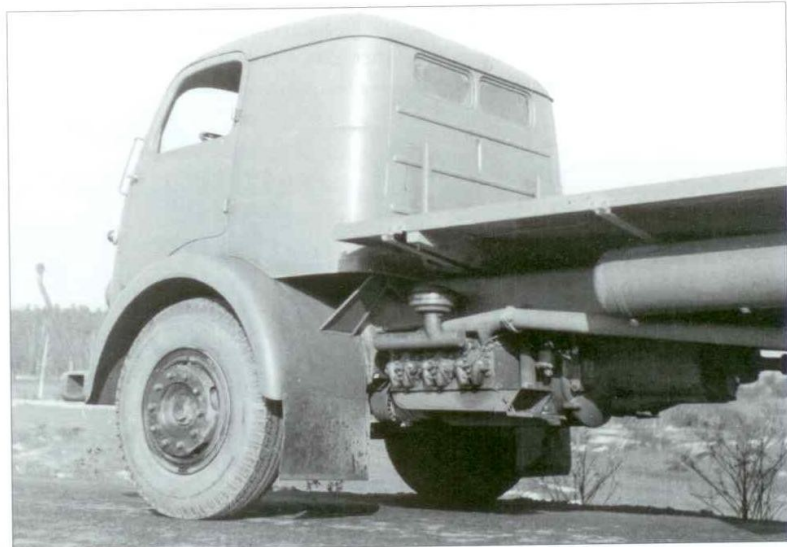
Od července do září měly proběhnout zkoušky trinápravového V 4.5T a od října měla být najet sériová výroba. Není nutno komentovat nereálnost těchto termínů. K tomu se ještě přidružila neochota a odpor zejména ze strany Tatry, kde měla být zavedena finální výroba. Z velké části tato neochota měla objektivní základ, ale určitě zde hrály podstatnou roli i čistě osobní vztahy a ješitnost. Vždyť to znamenalo ukončení výroby osobních vozů a zřejmě i nákladní stojedenáctky a v této době měl neoficiální prioritu firemní patriotismus nepřipouštějící výrobu čehokoliv, co nepocházelo z vlastní velmi originální „kuchyně“. Nehledě na reálné potíže dané možnostmi a kapacitou technologií.

Ono při tomto nešťastném rozhodnutí „mocní“ jaksi opomněli zásadní fakt, že konstrukční řešení nezohledňuje jen funkci výrobku, ale i technologii výroby, která je k dispozici. A to se samozřejmě v různých automobilkách tehdy lišilo.

Tvrdá realita

Popis automobilu V3T odhaluje zpráva o prvních jízdách z října 1950, kdy s vozem bylo ujetých 1800 km. Zpráva vyhotovená dr. ing. Mímrou z Československých závodů automobilových a leteckých doslova říká: „Zkoušky probíhají zatím s prvním ze tří objednaných prototypů automobilu V3T, který je odvozen od civilní Pragy N5T, vybaven motorem Tatra 108 a převodkou Wilson, ačkoliv se v sérii uvažuje převodovka Tatra. K datu sepsání zprávy bylo s prototypem najeto pouze 1800 km.

Požadovaná váha vozidla 4800 kg je překročena téměř o tunu, řízení vozu je těžké, a proto bude nutné rekonstruovat přední nápravu, zejména příklon rejdového čepu. Vozidlo je při jízdě neklidné, což je přičítáno vysokému těžišti a ne zcela ideálně fungujícímu pérování a absenci jeho tlumení při použití tuhých náprav. Bude nutno změnit ovládání uzávěr diferenciálu, snížit podlahu nástavby minimálně o 120 mm. Již nyní jsou pneumatiky abnormálně opotřebené.“ Závěrem zprávy je opatrná výzva či spíše doporučení vyzývající „k dobré rozvaze



Další nerealizovaná Tatra, tentokrát typ 116. Pětistupňová převodovka po úpravách posloužila pro nový vojenský automobil, motor tohoto typu byl také zkoušen v nešťastném V3T



Intenzivní zkoušky jen potvrdily předem předvídané. Na pevném povrchu nebylo proti vlastnostem nového vozu námitek. V neúnosném terénu začaly problémy, jako daň za rychlost vývoje

při plánování rozběhu výroby tohoto typu, který je na počátku vývoje; zkouška trvanlivosti nebyla provedena, a proto může změnit jeho koncepci". Doba na odstranění zjištěných závad a další odzkoušení vozu byla velmi optimisticky stanovena na minimální termín tři měsíců. Namísto plného náběhu výroby byl v té době k dispozici pouze jeden ne zcela fungující prototyp. Proto se pelze divit opatrně, až vystrašené formulaci této zprávy. Ona taková zpráva mohla mít pro autora velmi zlé následky. Že však byla výroba V3T (typové označení, pod kterým měl být automobil vyráběn, nikdy nebylo uvedeno) míněna vážně, ukazují nalezené záznamy z porad konaných koncem října 1950, které mimo jiné řeší způsob evidence přípravků pro výrobu komponentů V3T v kovárně a lisovně Tatry.

Ale při vši úctě k nadšení lidí, nebylo možné v termínu vyvinout zcela nový automobil, podrobít ho jízdním zkouškám, prověřit pod zátěží jeho životnost, připravit podklady a následně spustit jeho sériovou výrobu. Reálně to nebylo ani za šest

měsíců. Státem preferované úkoly nebyly plněny a situace se stávala dramatickou.

Kocovina

Vystřízlivění zcela jistě přispělo k hledání a realizaci rychlého náhradního a nezbytně kompromisního řešení, které známe jako Tatra 128. Jak legenda praví, během jedné noci na konci října 1950 vzniká projekt Tatry 128. Autory rychlého přechodného řešení byli mladí inženýři Svoboda, Szpuk a Galia, kteří považovali za nemožné původní projekt V3T v reálném čase přepracovat. Bez pochyb se ukázalo efektivnějším, rychlejším a tím i reálným pro urychlení vývoje a hlavně zavedení výroby využít alespoň část již vyzkoušených agregátů, pro které již existovalo výrobní zázemí, než se snažit s potížemi konstruovat a zavádět výrobu automobilu, pro který by bylo nutno zbudovat nové výrobní zařízení. Mistrovsky se vyrovnali s úkolem, když využili výhod typické konstrukce Tatry, která umožňuje snadnější kombinaci již existujících agregátů a skupin. Pravdou je, že vznikly

tři návrhy řešení, jež se opíraly o použití velkého množství komponentů z dosavadní výroby, nebo alespoň již v jiných prototypech opravdu vyzkoušených.

Přechodné řešení se stává definitivním

Vybráno bylo to, které vyžadovalo nejmenší objem konstrukčních prací a dávalo možnost přiblížit se co nejvíce požadavkům. A tak bylo již v prvním týdnu ledna 1951 započato se stavbou prototypu. Práce šla tak rychle, že již 15. února 1951 byl prototyp dokončen a o šest dnů později předveden zástupcům MNO. Jak se dočteme ve zprávě o stavbě prototypu, šetřilo se časem, a proto byl použit motor T 108 s novou konstrukcí hlav a pohonu ventilátorů, vymontovaný z prototypu autobusu T 500 HB. Převodovka byla upravena z prototypu Tatra 116, nápravy byly upraveny z T111, při zachování původních soukolí, brzdy pak byly nahrazeny brzdami trolejbusu T 400. Ale i tak je potřeba smeknout před rychlostí vzniku tohoto typu. Vždyť musela být zkonstruována a vyrobena nová kabina, přídatná převodovka, řízení, nosné součásti podvozku a mnoho dalšího.

V souvislosti s předvedením Tatry 128 zástupcům MNO je v zápisu s datem 22. únor 1951 opět zmíněn V3T, který se předvedení též zúčastnil. Tentokrát byl vybaven plochým šestiválcovým motorem v. č. D116-2-120-50, převodovkou Tatra 116 a vzduchokapalinovými brzdami. I když se při armádních prověrkách Tatry 128 potvrdily některé předpokládané vlastnosti, které neodpovídaly požadavkům vojenské správy, byl tento typ schválen k sériové výrobě a MNO objednan. A tak byly potvrzeny objednávky na 1200 kusů v roce 1951 a dalších 2650 až 2800 kusů v roce 1952. Bylo zcela jasné, že Tatra 128 jako přechodné řešení požadovaného



Tatry připravené k převzetí vojenskou správou



V Tatře 128 byla též zkoušena kapalinová spojka původní kopřivnické konstrukce. Zde demontovaná po poškození

vojenského třítunového vozu předem nevyhovuje podmínce hmotnosti. Z toho vycházela značně omezená schopnost pohybu v málo únosném terénu a nebylo splněno ani požadované koncepční řešení. Reálné rychlé zavedení T 128 do výroby mělo zajistit čas pro konstrukci a zajištění výrobních kapacit definitivní podoby vojenské třítuny. Armáda stále požadovala klasickou koncepci s žebřinovým rámem a tuhými nápravami.

Pilní tatrováci

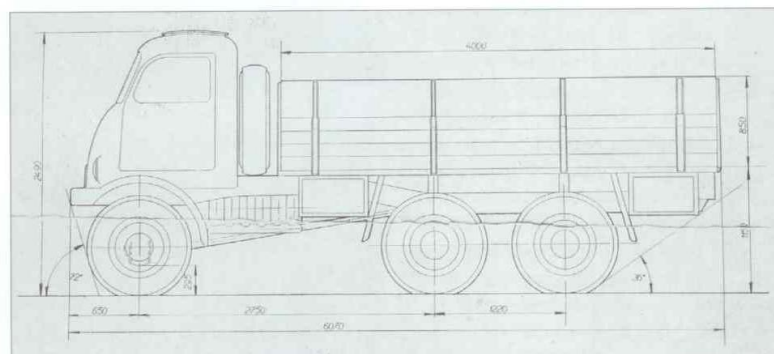
Ve vývojovém oddělení začali pracovat na definitivním projektu, přesně podle zadání, přesto pravděpodobně i s velkou mírou vlastní iniciativy. Objevily se projekty, kterým byla přidělena typová označení T 133 a T 137. Projekt T 137 však nemá nic společného, kromě označení, s pozdějším civilním automobilem Tatra 137. Zpracované návrhy třínápravových automobilů se vyznačují konstrukčním vtípem. Zaručují nízkou váhu a velkou světlou výšku. Váhu mělo uspořít použití pouze šestiválcového řadového motoru, který měl být v jednom z návrhů ležatý a umístěn pod rámem. Rám měl být klasický dle požadavku, nápravy měly však nezávisle zavěšená kola. Bohužel dále než do několika výkresů návrhů nebyly zmíněné detaily zpracovány. V červenci 1951 se již odvíjela situace zcela jinak. Vojenský technický ústav vydal definitivní poznání: „*Dosud prováděný způsob vývoje vojenského automobilu nemůže přinést nic pozitivního*“ (!) A tak tato instituce, která tlačila vývojová oddělení automobilek do nesmyslných termínů a svým způsobem situaci z velké části zavinila, přichází s novým řešením. Ve zprávě ze dne 27. července 1951 adresované vojenské radě MNO přichází se



Cisterna o objemu 3000 litrů vznikla též v Kopřivnici. Doplnila tak valníky a skříně



V roce 1952 vyvstala otázka: Co s Tatro 128 dál? Jedním možným řešením bylo využití pro civilní sektor. A tak je zadní náprava opatřena dvojí montáží kol, tím je využito technické nosnosti nápravy a hmotnost nákladu lze zvýšit. Automobil dostává typové označení Tatra 131. Toto řešení by asi v praxi jen těžko obstálo. Vždyť v této době většina nákladu byla nakládána a skládána ručně. A jak by se zde nakládalo ze strany, když řádnému otevření bočnice brání kola? Šťěstí, že to nedopadlo. Již za dva roky je předvedena avantgardní Tatra 137



Konstruktor je jistě tvrdit duše. Na zadání reaguje vlastní představou. Je-li mladý, hledá originální řešení. Tomuto návrhu označenému 137-2 originalita nechybí. Tatra bez roury? To snad ještě ano. Ale s touhou nápravou nikdy! Určitě technicky neotřelé, velmi zajímavé a kompaktní vozidlo. Uložení ležatého šestiválce pod rámem je originální, jak se na Tatra sluší. A vzhledem k časové náročnosti přípravy případné výroby také nereálné. V srpnu 1951 bylo definitivně rozhodnutí, jak dál, již známo



Podvozek Tatra 130 při montáži vozu. Ze snímku je patrná velká světlá výška



15. listopadu 1951 armáda přebírá Tatru 130. Součástí přejímky byly zkoušky na silnici i v terénu v Beskydech. Jízdní vlastnosti vojenskou správu uspokojily. Další zkoušky potvrdily, že (ne)spolehlivost odpovídá menší Tatře 128

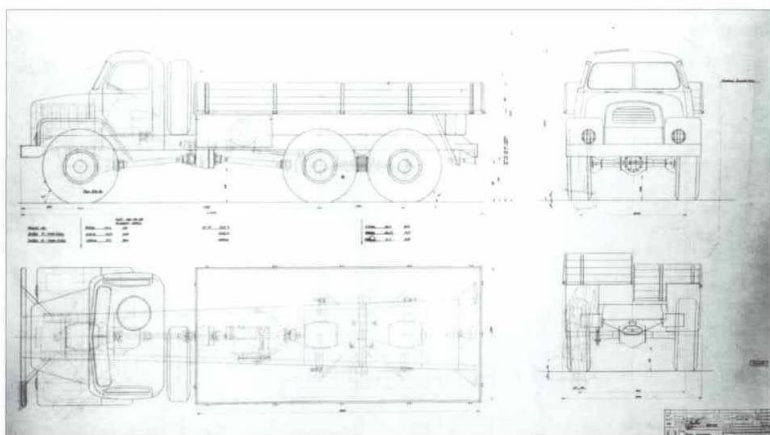
zjištěním, že vedoucí pracovníci generálního ředitelství ČZV (instituce tehdy centrálně řídicí výrobu vozidel v Československu) stále nepochopili politickou závažnost potřeby vojenského třítunového automobilu. Proto tedy přímo navštívili soudruhy ve výrobě, kde našli, jak dopis říká, pochopení a ujistění v možnosti urychleného řešení naléhavého politického problému. Shodli se s nimi na možnosti použití již existujících a osvědčených konstrukčních vzorů. A jsou uvedeny doslovně (citováno): „Použitím vhodných vzorů je možno zkrátit konstrukční práce. Vždyt existují osvědčený americký Studebaker a sovětský ZIS 151.“ Nelze názoru vytknout jistou logiku. Dále následuje výčet úkolů v rámci harmonogramu. Od termínu soustředění potřebných konstruktérů v národním podniku Auto Praga, přes termíny dokončení

konstrukčních prací, stavby a zkoušek prototypů až po termín zahájení sériové výroby. Jsem si vědom, že tímto popudím některé zavedené vykladače historie, ale zmíněný dokument má své jednacím číslo – Čj.00101.071 VTÚ 27.7.1951 – a je uložen ve vojenském historickém archivu. Není snad nutno připomínat, že v prostředí, kde je vše centrálně řízeno a financováno, není prostor na konkurenční boj. Ale musím důrazně vyvrátit tradovaný názor, že Praga V3S je kopii jiného vozu. Určitě není! Se vzory se pracovalo vždy a stále pracuje. Použití vzoru a vytvoření plagiátu mají daleko od sebe. Ono mají-li jakékoliv věci sloužit přesně definovanému použití, nemohou se ve svém principu navzájem příliš odlišovat, bez ohledu na původ. Totéž platí i pro Pragu V3S, která bezesporu patří k legendám našeho automobilového průmyslu.

Potíží neubývá, spíše naopak

Zvláštnost šílené doby dokresluje úvaha armádních kruhů ze dne 28. července 1951 zastavit dosud nezahájenou výrobu Tatry 128 a odebrat pouze nutných 1500 vozů. Zde se mělo jednat o zpracování komponentů již připravených pro montáž nových automobilů. Proto další, již poslední porovnávací vojenské zkoušky proběhly počátkem srpna 1951 v Plzni a Liberci při srovnání s americkým Studebakerem 6x4 a sériová výroba Tatry 128 byla schválena. S montáží bylo započato 10. srpna 1951 a okamžitě nastávají další, tentokrát neočekávané problémy, o jejichž existenci všichni věděli, ale nikdo se o nich neodvážil veřejně mluvit. Problémem byla tentokrát kvalita. Vozy dodané do 25. března 1952 měly problémy zejména s životností dynam, startérů, přídatných převodovek a rejdových čepů. Tedy se vším, co bylo na voze nové a nevyzkoušené. Problémy byly tak velké, že ministr národní obrany Alexej Čepička vydal v dubnu téhož roku rozkaz k odstavení těchto automobilů u armádních útvarů až do doby úplného odstranění závad. Ministra všeobecného strojírenství, představitel rezortu, který řídil výrobu vozidel, informoval náměstek ministra obrany generál Tchoř o vzniklé situaci a požadoval jeho okamžitý zásah a řešení. Situace byla tak závažná, že opět padaly úvahy o zastavení výroby Tatry 128, aniž byl odebrán plánovaný počet kusů. Zastavení výroby v době socialismu byla věc nemožná. Ani ne tak z ekonomického pohledu, ale z důvodu nebezpečí vzniku další a z politického pohledu ještě horší situace, a to nezaměstnanosti v Koprivnici.

Už samotný fakt, že bylo vyhlášeno mnoho socialistických závazků souvisejících



Na výkresu je jeden z návrhů „vojenského automobilu o nosnosti 5 tun“. Vzniká v Tatře, a tak alespoň nápravy by měly mít nezávisle zavěšená kola. Za zajímavé lze považovat označení výkresu N 138-07 „ideový návrh vozu“. Ani ing. Gallia, spoluautor Tatry T 128 a pozdější šéf vývoje, nechtěl věřit, že typové označení „137“ a „138“ bylo použito pro jiné, než pozdější sériové vozy

s výrobou tohoto automobilu, vrcholících dodávkou 250 ks nad plán, neumožnil zastavit výrobu. Tolik říkají archivní dokumenty. Pro další využití Tatry 128 v armádě proběhlo hodnocení jednotlivými vojsky. Hodnocení v mnoha směrech rozporuplné. Často byly opakovány známé nedostatky, se kterými byla vědomě zahájena výroba. Nespolehlivost se v září 1952, kdy hodnocení probíhalo, týkala již pouze elektropříslušenství. Souhrnem hodnocení je výrok: „Armáda vozidlo Tatra 128 jako dočasné řešení akceptuje.“ A tak výroba pokračovala. Závady byly postupně odstraňovány, socialistické závazky plněny. Poslední vůz z celkového počtu 4062 kusů T 128 byl smontován 31. 12. 1952.

Pětítuna Tatra 130

Zde by mohlo pojednání o nedostatcích a úspěších končit, ale zbývá kousek místa na několik zajímavostí. Projekt vozidel řady VT byl definitivně opuštěn, ale potřeba dalšího z řady nákladních automobilů, nyní pětítuny, trvala. Proto není divu, že Tatra dostává, již před dokončením prototypu Tatry 128 v lednu 1951, objednávku

na stavbu prototypu vojenského nákladního automobilu „přechodného provedení“ o nosnosti pěti tun v terénu. Součástí objednávky byly takzvané přejímací podmínky neboli přesná specifikace vlastností a harmonogram stanovující termíny, od ukončení konstrukčních prací, přes stavbu a zkoušky prototypů až po zahájení výroby. Technické řešení logicky vycházelo. Když bylo investováno do vývoje a zavedení výroby Tatry 128, měly by oba vozy využívat maximálního počtu společných dílů. Ovšem k tomuto závěru se dospělo až po rozvaze reálných výrobních možností a technické specifikace objednávky. Měl-li motor tohoto vozu disponovat požadovaným výkonem 150 k, znamenalo to vybavit motor T108 přeplňováním, jak požadoval VTÚ, nebo použít motoru T111, což bylo reálnější. Pro takový výkon však již bylo nutno použít převodovky a redukcce Tatry 111. To by znamenalo opět zbytečný nárůst hmotnosti. Cesta varianty Tatry 111, která by měla pouze jednu zadní nápravu, také nie neřešila z pohledu unifikace dílů s menším vozem. Proto je Tatra 130, jak byl nový vůz označen, velmi zjednodušeně Tatrou

128 se zdvojenou zadní nápravou. Tím byl splněn ekonomický i časový požadavek na zahájení výroby. Oba automobily měly více než 80 % společných dílů. A výkon? Pokusy s přeplňováním dmychadlem Roots sice proběhly, ale ukázaly předem známou věc. Výkon motoru samozřejmě vzrostl, ale spolehlivost vyžaduje komplexní řešení problému, kterým není pouhá dodatečná montáž dmychadla. A vhodné tuzemské dmychadlo také nebylo k dispozici. Vhod tedy přišlo jednodušší řešení. Seřízením dávkování vstřikovacího čerpadla a hlavně „přechodových“ otáček jeho regulátoru byly zvýšeny maximální otáčky motoru, jako kompromis mezi požadovaným výkonem, životností, předpokládanými náklady a časem pro vývoj.

Postaven byl jediný prototyp, který absolvoval mnoho jízdních zkoušek, hodnocených většinou kladně. Tím kauza Tatry 130 také končí. Konečně byl vývojovému oddělení Tatry zčásti dán žádaný prostor pro vývoj zcela nové řady automobilů, které měly snad nejpokrokovější řešení ze všech u nás a v té době i ve světě vyráběných nákladních automobilů, řady 137/138. Pouhou „papírovou“ epizodou se stal požadavek na vývoj definitivního řešení vojenské pětítuny označené V5S, koncepčně navazující na Pragu V3S.

Prosba k laskavým čtenářům

Pátrat po osudu Tatry 130 je asi zbytečné. Ale co kdyby? Před asi dvaceti lety jsem jel z Lipna do Vyššího Brodu. Za plotem Loučovických papíren stál „speciál“ sloužící k nakládání kůry. Na valníkovém automobilu byla namontována věž nakladače s drapákem, snad východoněmeckého T172. Opravdu to byl třínápravový valník, pouze neměl „sajtny“ a hlavně svým vzhledem odpovídal Tatře 130. Kabina, kapota, blatníky, kola na první pohled odpovídaly. Byla neděle a nebyl jsem vpuštěn do závodu. Z časových důvodů se již nezdařilo zajet do papíren později, ale ochotně tam vyrazil můj otec. Bohužel nebyl znalcem v těchto věcech, ale byl ochotný. Našel tamějšího garážmistra, velmi ochotného muže, od kterého se však pouze dozvěděl, že „to“ tam mají dávno a vždy tomu říkali „malá stojednáctka“. Původně to opravdu valník byl, snad vojenský, který používali v podnikové dopravě a po vyřazení si ho takto upravili. I přes ochotu zaměstnanců papíren se nepodařilo zjistit původ užívaného vozidla. Měl by snad někdo potřebné informace?

Text František Kusovský
foto z archivu autora



Tatra 130 byl na první pohled opravdu strohý automobil do těžkých podmínek



