

V KOLEKCI NALEZNETE MIMO JINÉ:

JIŽ V PŘÍŠTÍM VYDÁNÍ:



PRVNÍ MODEL Y VAŠÍ KOLEKCE:



STAR 266 1973

Terénní nákladní vůz polské výroby, z něhož později vzniklo mnoho specializovaných vozidel, včetně vojenských a hasičských. Účastnil se rallye Paříž-Dakar.



KAMAZ-5320 1976

První sovětský nákladní automobil vyrobený v závodě Kamskij Avtomobilnyj Zavod v Naberežnych Čelnech. Vyvážel se do mnoha zemí.



ROBUR LO 3000 1973

Skříňová verze lehkého východoněmeckého nákladního automobilu, dobře známá v zemích východní Evropy.



FIAT 190 NC 1975

Byl součástí velmi rozsáhlé rodiny těžkých nákladních vozidel Fiat V.I. pro dlouhé přepravy. Tento vůz nahradil velmi úspěšný Fiat 619, který se ještě několik let vyráběl v Turecku, Nigérii a Argentíně.



2. ČÍSLO
ČASOPIS
+ MODEL
JELCZ 325
WUKO



- MODEL Y V MĚŘÍTKU 1 : 43 • KOVOVÁ KAROSERIE
- VĚRNÁ REPRODUKCE • PEČLIVÉ PROVEDENÍ
- ZAJÍMAVÉ PŘÍBĚHY

Průvodce
kolekcí

V naší kolekci najdete nejoblíbenější nákladní vozy, které před lety jezdily po našich silnicích i mimo ně, stejně jako v jiných zemích. Byly neoddělitelnou součástí Československa, které se po válce obnovovalo a rozvíjelo v obtížných podmínkách. Přepravovaly stavební materiál, zboží a často i lidi. Možná nebyly vždy nejkrásnější, ale u mnohých stále vyvolávají pocit nostalgie po starých časech, kdy se vše zdálo jednodušší.



TATRA 813 1967

Tatra 813 je obecně známá také pod označením Kolos. To patřilo původně osmikolové vojenské verzi s velkou čtyřdveřovou kabinou určené pro využití v roli těžkého tahače.



JELCZ 325 WUKO 1989

Model Jelcz 325 se řadil k oblíbené a dlouho vyráběné řadě 300. V polovině 90. let se popelářské vozy na podvozku Jelcz P 325 objevovaly v mnoha polských městech.



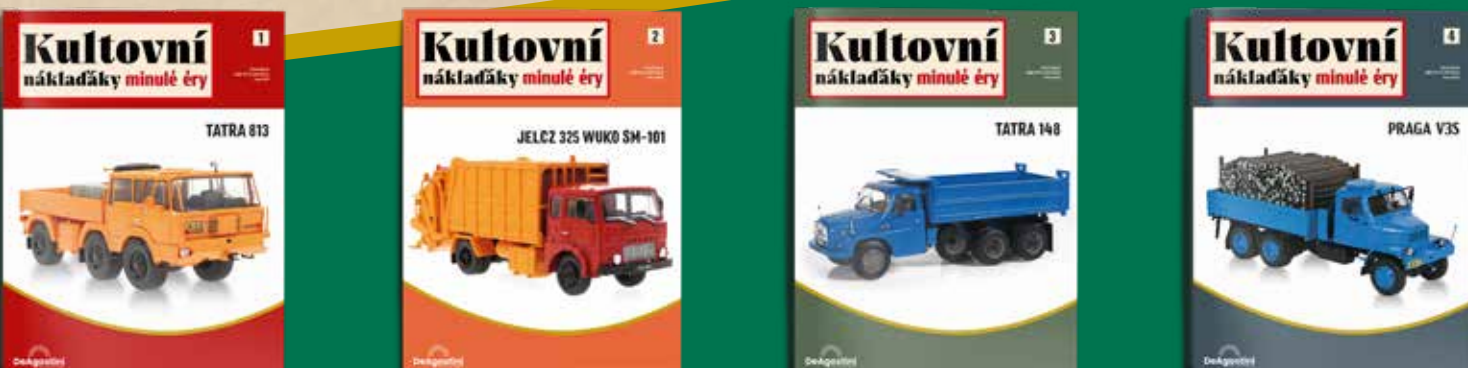
TATRA 148 1972

V 70. letech šlo v Československu o velmi rozšířený nákladní automobil. Nechyběl na žádné větší stavbě, používal se k převozu materiálu všeho druhu, sloužil v armádě, v dopravě i v zemědělství.



PRAGA V3S 1953

Hovorově jí neřekl nikdo jinak než „větřeska“ nebo „vejtraska“. Tento vojenský třítunový vůz se stal nejdéle vyráběným československým nákladním automobilem a také jedním z nejpocetnějších.



JEDINEČNÁ KOLEKCE NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ Z DOB MINULÝCH!

Ať už po asfaltu nebo po písku, ať už po hladkém povrchu nebo po dlažebních kostkách, všude tam projížděla v 70. letech minulého století nejen naší zemí spousta nákladních vozů domácích i zahraničních značek (samozřejmě většinou ze socialistického východu). V té době bylo povolání řidiče spojeno s dobrodružstvím a svobodou a plnokrevnými hrdiny všedních dní se staly tehdejší nákladní automobily, které – stejně jako drsníci, kteří je řídili – musely být odolné a připravené na práci za všech podmínek.

Sbírejte celou kolekci a seznamte se s historií nákladní dopravy z minulosti, konstrukcí jednotlivých modelů a historickým pozadím.



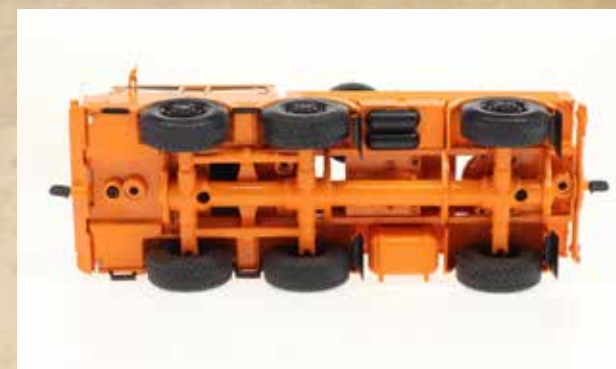
MĚŘÍTKO 1:43



TOVÁRNÍ TYPY A OZNAČENÍ MODELŮ



KOVOVÉ MODELY S PLASTOVÝMI DÍLY



VĚRNĚ ZTVÁRNĚNÝ PODVOZEK



VYSOKÁ KVALITA PROVEDENÍ



DOKONALE ZTVÁRNĚNÉ DETAILS

VYDEJTE SE S NÁMI NA FASCINUJÍCÍ CESTU! POZNEJTE HISTORII NÁKLADNÍ DOPRAVY Z MINULÉ ÉRY!

Každé vydání se skládá ze tří částí, ve kterých najdete nejdůležitější informace o představovaném nákladním vozidle, o jeho historii, parametrech a konstrukčních detailech. Časopis je bohatě proložen archivními fotografiemi a také fotografiemi nákladních automobilů, které se dochovaly do dnešní doby.

ČLÁNEK



DOBŘE ZACHOVALÉ EXEMPLÁŘE

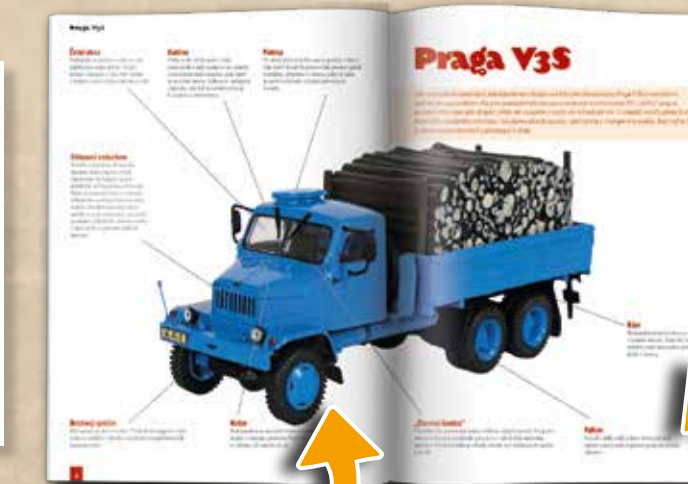
HISTORIE VÝROBY

Tatru 111 poháněl dvanáctiválcový agregát V910 o objemu 14,8 litru. Po skončení války se nákladní automobil podílel na obnově zničené střední a východní Evropy. V roce 1952 Rada vzájemné hospodářské pomoci, která sdružovala většinu zemí socialistického tábora, rozhodla o technologické specializaci jednotlivých států. Výroba těžkých nákladních automobilů o nosnosti 7 až 10 tun připadla Československu. V roce 1956 byly na Brněnském veletrhu představeny nové modely nákladních automobilů: T137 a T138. Jejich výroba byla zahájena v roce 1959. Model T111 se vyráběl do roku 1962. Oproti svému předchůdci, modelu 138, byl

ARCHIVNÍ SNÍMKY



3D ILUSTRACE



CHARAKTERISTICKÉ DETAILS



INFOGRAFIKA

ZAJÍMAVOSTI

Rám
Podélníková konstrukce se vyznačovala vysokou tuhostí. Rám byl zároveň odolný proti kroucení a přetěžování při jízdě v terénu.

Čelní okna
Vyklopěla se směrem nahoru, což zajišťovalo velmi dobré větrání kabiny; zejména v létě, kdy horko z motoru ještě zvýšilo teplotu uvnitř.

NETYPICKÁ ŘEŠENÍ



TECHNICKÉ ÚDAJE



ROZMĚROVÝ VÝKRES



PARAMETRY MOTORU

Motor
Umístění: podélné nad přední nápravou
Označení motoru: SW 680/79
Typ motoru: čtyřtákní
Uspořádání válců: řadové
Počet válců: šest
Uspořádání ventilů: horní
Průměr válců: 127 mm
Zdvih pístu: 146 mm

PŘESNÉ ROZMĚRY

Rozměry
Rozvor náprav: 4100 mm
Rozchod předních kol: 2086 mm
Rozchod zadních kol: 1800 mm
Délka (karoserie bez nástavby): 7320 mm
Šířka: 2500 mm