

# Slovenské Tatry

## - pobočky automobilky na Slovensku



Jednostranný sklápač Tatra 148 S1 z odštepného závodu Tatra Bánovce nad Bebravou (archív Milan Minarovič)



► Ťahač ťažkých prívesov do hmotnosti 100 ton Tatra 141 bol predstavený na strojár-skej výstave v Brne 1955, v roku 1957 začala jeho výroba v Kopřivnici, od roku 1958 presunutá do Bánoviec (archív Vladimír Botta)

Viac ako tri desať ročia boli súčasťou automobilky Tatra aj pobočné závody na Slovensku, ktoré sa zapojili do produkcie nákladných automobilov. V Bratislave a Bánovciach nad Bebravou bola navyše umiestnená časť vývojových a skúšobných kapacít, ktorá sa podieľala na konštrukcii niektorých automobilov, ich modifikácii a agregátov. Neprávom opomínaná je tiež projekcia a výroba jednocelových strojov, technologických zariadení a náradia pre všetky závody podniku Tatra, ktorá bola z veľkej časti koncentrovaná tiež v týchto lokalitách.



Značkové predajne a opravovne mala Tatra na Slovensku už v období prvej republiky. Avšak prvými "výrobnými" prevádzkami, ktoré sa na krátke obdobie od októbra 1952 do novembra 1953 stali jej súčasťou, boli rozostavané továrne v Detve a Hriňovej. Dôvodom mohlo byť, že Tatra v tom čase pracovala na rekonštrukcii nemeckého polopásového obrnenného transportéra Hk16p „Haki“ na nový typ OT-810, ktorého výrobu neskôr zabezpečovali spomínané závody, ktoré krátko po dobudovaní v roku 1955 ale vytvorili samostatný podnik Podpolianske strojárne. Ten i naďalej spolupracoval s Tatrou pri výrobe sklápačov T147 „dumpcar“, či dodávkach motorov a podvozkov pre rýpadlá. Tatra v päťdesiatych rokoch zápasila s nedostatkom kapacít kvôli veľkému dopytu po nákladných automobiloch zo strany armády i civilných odberateľov. Väčšinu komponentov si navyše musela zabezpečovať vlastnými silami, lebo sieť subdodávateľov bola veľmi obmedzená. Enormný bol i dopyt po náhradných dieloch. Automobilka sa preto rozšírila o závod v Příbore, kam presunula časť produkcie a v roku 1958 o dva slovenské závody v Bánovciach n.B. a Čadci.

### TATRA BÁNOVCE (1958-1990)

Bola svojho času nielen najväčšou, ale aj prvou automobilkou na Slovensku. S jej výstavbou sa začalo v lete 1949, v rokoch 1951-1956 v nej dubnická zbrojovka vyrábala mínomety. Po ukončení vojenskej produkcie hľadali v Bánovciach nový program a okrem iného začali dodávať dielce pre vozidlá Tatra 805. Spolupráca vústila do prevzatia a začlenenia závodu do národného podniku Tatra Kopřivnice. Do Bánoviec sa následne presunula výroba ďalších komponentov, a tiež montáž ťahačov T141, ktorých prvú sériu dokončili v apríli 1958. Išlo o prvý automobil, ktorý bol pred 65. rokmi sériovo vyrobený na Slovensku. Tatra 141 konštrukčne vychádzala z rozšíreného typu T111, z ktorého prevzala väčšinu agregátov. Odlišovala sa dvojitou kabínou a kratším rázvorom náprav, výkonnejším motorom a inak odstupňovanými prídavnými prevodmi, resp. priamo v nábojoch kolies umiestnenými ďalšími redukčnými prevodmi. Montáž T141 bola v Bánovciach ukončená až v máji 1970, celkovo bolo vyrobených takmer päťtisíc ťahačov, z nich viac ako polovica bola exportovaná.





Minibus Tatra 603 MB, postavený v bratislavskej konštrukčnej kancelárii Tatra v úlohe meracieho vozidla počas skúšok začiatkom šesťdesiatych rokov (archív Ivan Šuster)

Závod zabezpečoval aj výrobu osem a dvanásťvalcových motorov určených pre náhradnú spotrebu po ukončení sériovej produkcie T128 a T111, a tiež pre zástavbu do rôznych pracovných a železničných vozidiel. Okrem toho dodával prevody, motorové, podvozkové, karosárske a ďalšie dielce. Od roku 1963 sa začal špecializovať na výrobu výklybných náprav, ktoré sa postupne stali nosným produktom. Výroba motorov a ďalších agregátov bola ukončená, resp. presunutá do iných závodov. Vyrábané boli všetky typy náprav T138, neskôr T813 a T148. V poslednom štvrtroku 1982 sa v rozšírenej a modernizovanej továrni rozbehla sériová produkcia 15 tisícových (ročne) súprav náprav a nosných rúr pre novú generáciu T815. Okrem toho závod zodpovedal za vývoj a dodávky navijakov pre ťahače a vojenské valníky.

V auguste 1966 zaviedli výrobu inovovaných jednostranných sklápáčov T138 S1, ktoré sa stali ďalším nosným produktom. Od apríla 1970 bol továrňou pridelený štatút odšepného závodu, ktorý priniesol čiastočne ekonomické osamostatnenie sa. V rovnakom období prevzali v Bánovciach zodpovednosť za konštrukciu a výrobu jednotúčelových strojov a technologických zariadení dodávaných pre všetky sesterské prevádzky Tatry, resp. neskôr i pre ďalšie podniky domáceho automobilového priemyslu. Ešte koncom päťdesiatych rokov vzniklo v rámci závodu vlastné konštrukčné stredisko, ktoré sa v spolupráci s vývojovým oddelením materskej automobilky podieľalo napríklad na modernizácii ťahača T141, neskôr na vývoji náprav, navijakov, sklápáčov, valníkov a ďalších modifikácií vozidiel T138/148/813/815. Výroba sklápáčov T138 S1 pokračovala do roku 1971, keď bol tento typ nahradený inovovaným typom T148 S1, od roku 1975 dodávaným tiež v úprave Arktik pre prácu v drsných severných podmienkach. Ďalším ikonickým automobíkom bol mohutný štvornápravový sklápáč T813



Prvé generácie jednostranných sklápáčov Tatra 138 S1 zo závodu Tatra Bratislava. Propagačná fotografia je z MSV Brno (archív Vladimír Botta)



Sklápacia korba pre prototyp T813 S1 6x6 prepravovaná na plošine vozidla T138 4x4 pred závozom na Mlynských Nivách 21 (archív Ivan Šuster)

S1, od roku 1979 bola do Bánoviec umiestnená výroba valníkov T2-148 a špeciálnych podvozkov T815 VP31 8x8 pre montáž kanónových húfníc DANA v ZTS Dubnica. Začiatkom roku 1983 začala sériová montáž novej generácie T815, na ktorej sa Tatra Bánovce okrem dodávok náprav a nosných rúr podieľala i finalizáciou rôznych verzí sklápáčov T815 S1, valníkov T815 VVN 6x6 a podvozkov DANA. V menších sériách boli dodávané ramenové nakladače kontajnerov T815 RN, v prototypovej dielni závodu vznikli (okrem rôznych sklápáčov a valníkov) tiež letiskové ťahače T815 TPL 6x6, niektoré účelové aplikácie podvozkov T815, prototypy ťažkého dvojmotorového ťahača prívesov T815 TPN 8x8, lesovozy T815 LPA a ďalších zaujímavých vozidiel.

## TATRA ČADCA (1958-1990)

Významný závod automobilky sídlil tiež v Čadci. Vznikol v roku 1944 ako súkromný podnik na produkciu čerpadiel, neskôr sa zamerlal na automobilové náhradné dielce. Po priradení k podniku Tatra bola do Čadce umiestnená produkcia podvozkových, mechanických a karosárskych dielcov pre nákladné automobily T111, T128, T141 a T805. Od roku 1962 sa závod špecializoval na výrobu ozubenia, nápravových diferenciálov a kompletných zostáv riadenia pre nákladné automobily T138 (neskôr T813, T148 a T815), pokračovala tiež produkcia náhradných dielcov pre výbehové modely. V šesťdesiatych rokoch sa do Čadce snažili získať finálnu výrobu osobných automobilov, k naplneniu týchto zámerov ale nedošlo. Na Kysuce však bola presunutá produkcia ďalších dôležitých komponentov. V súvislosti s nábehom nového typu T148 (a neskôr T815) to boli napríklad medzinápravové



Skúška pasívnej bezpečnosti kabíny nákladného automobilu na nádvori závodu Tatra Bratislava (archív Ivan Šuster)





Pre prvomájové sprievody sa zvykli pripravovať alegorické vozy s úderníckymi heslami. Fotografia zo šesťdesiatych rokov zo závodu Tatra Čadca (archív Eduard Nekoranec)

diferenciály, ďalej kvapalinové spojky, tlakovzdušné radenie, prídavné prevody a pomocné pohony, skrine predného pohonu, či ozubené rozvody a ventilátory vzduchom chladených motorov. V roku 1979 bola v Čadci zavedená tiež finálna montáž motorov radu T920.

### TATRA BRATISLAVA (1960-1969)

Na Mlynských Nivách 21 sídlila ďalšia významná pobočka automobilky. Strojárska výroba a autoopravárstvo v tomto objekte pritom existovali už od roku 1928, počas vojny tam napríklad montovali nákladné vozidlá Praga pod označením Orava. V päťdesiatych rokoch sa závod stal súčasťou Československých automobilových opravovní (ČSAO Orava), následne n.p. MARP (Mechanizačno-regeneračný podnik). V júli 1960 bol začlenený do podniku Tatra ako pobočný závod s výrobou komponentov pre T111, T141 a T138. V rokoch 1962-1966 boli na Mlynských Nivách montované sklápače T138 S1, vyrábali sa tam i motory T111 a T103, prevodové skrine, prídavné prevody, tlakovzdušné radenie, tmiče a ďalšie podvozkové dielce. Známa je činnosť vývojovo-konštrukčného oddelenia a skúšobní závod Tatra Bratislava, kde pracovali na prototypoch osobných automobilov, mini-



Inovované sklápače T138 S1 s upravenou korbou na nádvorí závodu Bánovce (archív Milan Minarovič)

**138**  
**PODVOZEK**

S MOŽNOSŤ  
 ĎALŠICH UPRAV  
 PODLE POTREBY ZAKAZNIKA

S TATROU vďaka  
 Nezodpovedajú ani inému

**6x6**  
**6x4**

Prospekt T138 zo šesťdesiatych rokov. Do výroby podvozkov týchto vozidiel sa výrazne zapojili aj závody v Bánovciach, Čadci a Bratislave. Nádrže, sacie a výfukové potrubie, nosiče náhradných kolies a ďalšie dielce dodával závod v Trstenej (archív Ján Čabrák)



► V Bánovciach vyrábali i valníky T2-148 6x6, na fotografii uprostred. Na ľavej strane jednostranný sklápáč T148 S1 a vpravo jeho modifikácia T148 S1 Arktik usposobená pre prácu v extrémne studených klimatických podmienkach až do mínus 60 stupňov Celzia (archív Milan Minarovič)



▲ Prototyp štvorampravového sklápáča Tatra 813 S1 8x8 (archív Milan Minarovič)



▲ Pohľad do montážnej dielne závodu Tatra v Pezinku s rozpracovanými vozidlami Tatra 148 po generálnej opravě (archív Vladimír Botta)

busu a ľahkých úžitkových vozidiel postavených na základe sériového typu T603. Dôležité boli úlohy pri vývoji a skúškach motorov a ďalších uzlov, sklápáčov a valníkov a iných účelových modifikácií nákladných vozidiel. V závode bolo umiestnených 6 skúšobných staníc motorov, ktoré boli často využívané automobilkou Tatra, a inými podnikmi nášho automobilového priemyslu. Ďalšie dva skúšobné stavy boli súčasťou montážnej linky motorov T103. V rámci závodu pôsobila aj dobre vybavená náradovňa a stredisko výroby jednoúčelových obrábacích strojov a technologických zariadení. V decembri 1969 došlo k oddeleniu závodu 5 od Tatry a jeho pripojeniu k podniku Omnia ako „Závodu na vývoj a výrobu automobilov“, ktoré následne vyústilo do založenia Bratislavských automobilových závodov (BAZ). Útvary konštrukcie a skúšobní si naďalej zachovali vývojové a testovacie kapacity (neskôr ako súčasť Výskumu motorových vozidiel – VMV BAZ) a na Mlynských Nivách 21 pokračovala až do deväťdesiatych rokov aj výroba automobilových dielcov.

## TATRA TRSTENÁ (1965-1968)

Krátke obdobie bol súčasťou Tatry i závod v Trstenej na Orave. Vznikol v roku 1961 ako prevádzka podniku KOH-I-NOOR Billovec na drobné lisované a zvarované automobilové dielce. V roku 1965 bol pričlenený priamo k Tatre, ktorá v Trstenej vyrábala karosárske a plechové dielce ako tmiče výfukov, časti sedadiel a interiéru pre osobné automobily T603, olejové a palivové nádrže, držiaky náhradných kolies, rámy, časti kabín, sacie a výfukové potrubia pre T111 a T138. V roku 1969 bol závod presunutý pod Turčianske strojárne, ktoré do Trstenej umiestnili výrobu lesných kolesových ťahačov LKT (ktorá úspešne pokračuje až do dnešných dní). Výroba nádrží, výfukového a sacieho potrubia a niektorých ďalších dielcov ale v Trstenej zostala až do osemdesiatych rokov.

## TATRA STROPKOV (1974-1990)

Prevádzka v Stropkove bola pričlenená k odštiepenému závodu Tatra Bánovce v roku 1974. Už predtým spolupracovala pri produkcii kabín, častí karosérie a podvozku presunutej po ukončení sériovej výroby ťahačov T141. Aj v ďalšom období dodávala hlavne náhradné dielce, ako napríklad sklápacie korby T138 S1 a T148 S1. Do Stropkova bola umiestnená tiež výroba navijakov pre ťahače a valníky Tatra 148, 813 a 815, ktorá až do deväťdesiatych rokov predstavovala nosný program závodu. Nástupníčka spoločnosť pokračuje dodnes v tejto lokalite v strojárnej tradícii a vyrába oceľové kontajnery.

## TATRA RAKOVÁ (1985-1990)

Ako posledná bola k Tatre začlenená nová prevádzka v Rakovej pri Čadci. Pretože hlavné výrobné priestory závodu Tatra Čadca neumožňovali ďalšie výraznejšie rozšírenie, rozhodlo sa o výstavbe nového závodu v lokalite Raková, kam mala byť pôvodne presunutá výroba náhradných dielcov z Trstenej, v ďalšej etape sa zvažovalo vybudovať centralizovanú lisovňu. V nových moderných halách napokon v auguste 1985 rozbehli výrobu prídavných prevodov a komponentov pre T815, a tiež staršie T148 a T813. Prevody, ozubenie a náhradné dielce tvorili i v ďalšom období hlavný výrobný program.

## O.P. /KOMBINÁT TATRA

V roku 1986 došlo k reorganizácii vtedajšej štátom riadenej Výrobného-hospodárskej jednotky ČAZ (Československý automobilový priemysel). V rámci nej bol vytvorený odborový podnik so sídlom v Koptivnici (Tatra o.p.), pod ktorý spadali národné podniky Tatra Bánovce a Tatra Čadca vytvorené z bývalých pobočných závodov. K Tatre boli nanovo pričlenené aj Trnavské automobilové závody (n.p. TAZ), v ktorých mala byť ukončená výroba zastaralých vozidiel Š1203 a nahradená produkciou dielcov pre T815 (už vtedy TAZ dodával spojky, pomocné rámy, či závesné háky pre ťahače). Do Trnavy sa mala presunúť aj montáž poľnohospodárskych vozidiel T815 Z22 Agro (dovtedy TAZ vyrábala len ich nadstavby) a niektorých špeciálnych verzii, ako ťahačov prívesov T815 TP 6x6, či žeriavových šasi T815 PJ s nízko uloženou kabínou. K realizácii týchto zámerov však nedošlo, a asi aj preto v roku





Tatra Bánovce vyrobila viac ako 42 tisíc vozidiel T815, najväčší počet tvorili jednostranné sklápače T815 S1 6x6 (archív Ján Čabrák)

1988 pri ďalšej organizačnej zmene spočívajúcej vo vytvorení štátneho podniku - kombinátu Tatra Kopřivnice, boli jeho súčasťou už „len“ kombinátne podniky (k.p.) Tatra Bánovce a Tatra Čadca (TAZ bol s novými zámermi pripojený ku kombinátu ZTS a premenoval sa dočasne na ZTS Trnava).

K.p. Tatra Bánovce tvoril závod na výrobu podvozkov (náprav a nosných rúr), vozidiel (hlavne sklápačov S1, valníkov VVN 6x6 a špeciálnych šasi 8x8) a tzv. JUS (jednoúčelových strojov, teda rôznych technologických zariadení projektovaných a dodávaných pre výrobné prevádzky kombinátu). Pobočný závod v Stropkove sa zameriaval na navijaky a náhradné dielce. Konštrukčné oddelenie s prototypovou dielnou sa aktívne podieľalo na vývoji a inováciách náprav, nadstavieb (hlavne sklápacích a valníkových), niektorých aplikácií podvozkov a vozidiel T815 (vrátane vývoja nového typu T162). Silný konštrukčný útvár bol tiež súčasťou závodu JUS. K.p. Tatra Čadca sa členil na dva závody v Čadci a pobočný závod v Rakovej, v rámci podniku pôsobila i náraďovňa a útvár technologického vývoja (technickej obsluhy výroby). Priamo pod vedenie kombinátu patrili okrem hlavných prevádzok v Kopřivnici (montáž vozidiel, výroba kabín, motorov a prevodoviek,



Valníkové automobily s navijakom T815 VVN 6x6 z osemdesiatych rokov (archív Ján Čabrák)

V prototypovej dielni bánovskej Tatry vzniklo veľa zaujímavých vozidiel. K najznámejším sa radí séria letískových ťahačov T815 TPL 6x6 (archív Milan Minarovič)







V rokoch 1986-1988 bol súčasťou o.p. Tatra Kopřivnice i národný podnik TAZ Trnava. V tej dobe vyrábala nadstavby poľnohospodárskych vozidiel Tatra 815 222 Agro a pripravoval sa na zavedenie montáže kompletých podvozkov T815 222, a tiež niektorých špeciálnych verzí T815 (archív Ján Čabrák)

zlievaŕň a kováčňa) ešte pobočné závody v Příbore (osobné automobily T613, komponenty T815), Novom Jičine (valníky, rámy a ďalšie dielce), a tiež tzv. odštepňný závod Autoopravovní. Ten združoval niekoľko značkových opravovní, ktoré zabezpečovali servis a generálne opravy vrátane renovácie dielcov a agregátov. Na Slovensku pôsobili tri značkové opravovne v Bratislave, Pezinku a Košiciach.

## AUTOOPRAVOVNE TATRA

Menšia prevádzka sídlila v Bratislave na Mlynských Nivách za autobusovou stanicou. Išlo o značkovú opravovňu, ktorej história sa začala písať v roku 1923, po znárodnení bola pričlenená pod Omnium, Auto-renovu a ČSAO, až sa v roku 1958 znovu „vrátila“ do podniku Tatra. Zameriavala sa na opravy osobných automobilov, najskôr T87 a T600, následne T603 a po roku 1975 tiež posledného typu T613. Tatra Pezínok vznikla z bývalého podniku Regena, ktorého základy boli položené v roku 1935 v dielňach Autosprávy ČSD. Pôvodný opravárenský závod sídlil na Račianskej ulici 54 v Bratislave, po znárodnení pôsobil pod názvami Autorenova, ČSAO Regena, v roku 1960 bol pričlenený do Autoopravovní Tatra. Špecializoval sa na generálne opravy nákladných automobilov T111, neskôr T138. V druhej polovici sedemdesiatych rokov sa presťahoval do nového závodu v Pezinku, kde pokračoval v generálnych opravách T148, neskôr T815. V apríli 1960 sa stala súčasťou podniku Tatra opravovní nákladných automobilov v košickej štvrti Hutníky. Spočiatku bola zameraná na servis vozidiel T111 používaných pri výstavbe Východoslovenských železiarní, následne zabezpečovala generálne opravy T138, od roku 1976 opravy T148 a T813, neskôr T815.

## VAB a AVC

V roku 1990 sa oba kombinátne podniky od Tatry osamostatnili. V Bánovciach vznikol štátny podnik VAB (Výroba automobilov Bánovce), ktorý pokračoval vo výrobe náprav a určité obdobie i vo finalizácii nákladných automobilov T815. Pobočný závod v Stropkove sa v roku 1993 tiež osamostatnil a bol podobne ako celý podnik VAB privatizovaný. Vzhľadom k výraznému poklesu subdodávok náprav pre Tatra a neskoršiemu faktickému ukončeniu výroby civilných vozidiel T815 v Bánovciach sa vedenie snažilo rozšíriť program o ďalšie nové produkty. Napríklad malé úžitkové vozidlá Microcar (bola predstavená dokonca verzia na elektrický pohon), stredné nákladné automobily SNA AKTIS, či rôzne verzie vozidiel Katsai, Tatra a Fatran, ktoré kombinovali podvozok T815 s kabínou a motorom LIAZ a Kamaz. Produkcia náprav sa rozšírila aj o tuhé nápravy určené do pracovných strojov, prívosov, návesov, autobusov a iných nákladných vozidiel. Ešte pomene dlhé obdobie pokračovali dodávky náprav pre licenčné



▲ Montáž špeciálneho podvozku T815 VP 8x8 v Bánovciach (archív Milan Minarovič)

▼ Prototyp z deväťdesiatych rokov postavený na podvozku T815 s kabínou LIAZ (archív Jozef Filanda)



montáž vozidiel T815 v Indii (a subdodávky komponentov pre Kopřivnicu) a tiež výroba špeciálnych podvozkov T815 VP - Tatrapan, Zuzana a Radwar. V novom miléniu však boli aj tieto aktivity a výroba pre Tatra v podstate ukončené a v súčasnosti je na mieste bývalého rozľahlého areálu závodu priemyselný park. Nástupnícka spoločnosť TANAX Trucks, a. s. sa zameriava na dodávky nákladných a špeciálnych vozidiel MAN pre armádu a tiež na servis už vyrobených vozidiel AKTIS, Tatrapan a Zuzana.

Tatra v Čadci sa po roku 1990 transformovala na podnik AVC (Automobilová výroba Čadca), ktorého sa výrazne zmenšenie dodávok komponentov pre sériovú produkciu T815 tiež markantne dotkla. AVC preto zaviedla výrobu prevodov a ozubenia pre ďalších odberateľov, v Rakovej začala licenčná produkcia prevodov BC3/5 pre dodávkové automobily Peugeot J9 (vyrábané v tureckom závode Karsan), ako aj prevodovky BA7/BA10 pre Peugeot 504/505. Po zhruba desiatich rokoch však bola ukončená. Areál hlavného závodu v Čadci bol zbúraný (na jeho mieste vyrástlo nákupné centrum) a produkcia sa koncentrovala do prevádzky AVC Raková.

Opravovne Tatra v Bratislave, Pezinku a v Košiciach zostali ešte určité obdobie súčasťou materského podniku, a to dokonca aj po jeho privatizácii a vytvorení akciovej spoločnosti Tatra Kopřivnice. Neskôr však došlo aj k ich odpredaju a postupnému zániku. V Pezinku pokračovala nástupnícka spoločnosť Regena v opravách a prestavbách nákladných automobilov, v deväťdesiatych rokoch tam sídlila i kancelária importéra Tatra Slovensko. Predaj a servis nákladných automobilov Tatra dnes na Slovensku zabezpečuje niekoľko zmluvných partnerov. Súčasná Tatra Trucks, a. s. tiež prezentovala zámer zaviesť výrobu a montáž vybraných druhov nákladných automobilov v Trenčíne.