Ikonická Praga V3S slaví 70 let. Dodnes vozí i fekálie, ale znáte původní účel?

auto.cz/ikonicka-praga-v3s-slavi-70-let-dodnes-vozi-i-fekalie-ale-znate-puvodni-ucel-149280

44-11 TON

55-28-21

AD-060
28-21

KV C.B.M. TOXANDRIA
TILBURG TEL. 3 22 43
4

TOKO

PRAGA SERVICE

PRAGA V3S

PRAGA
PRAGA V3S

AD-10

HR 3001

OTTOMEYER

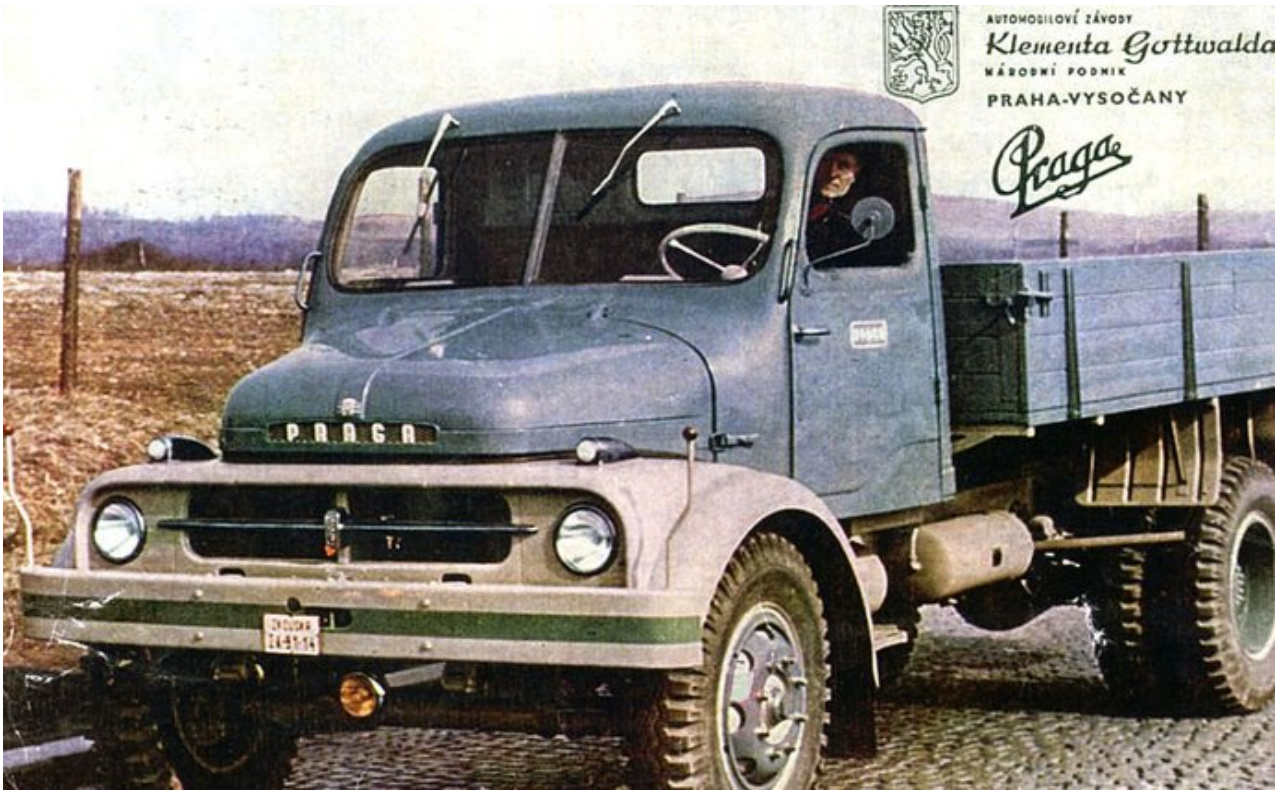
CKD
AD 080

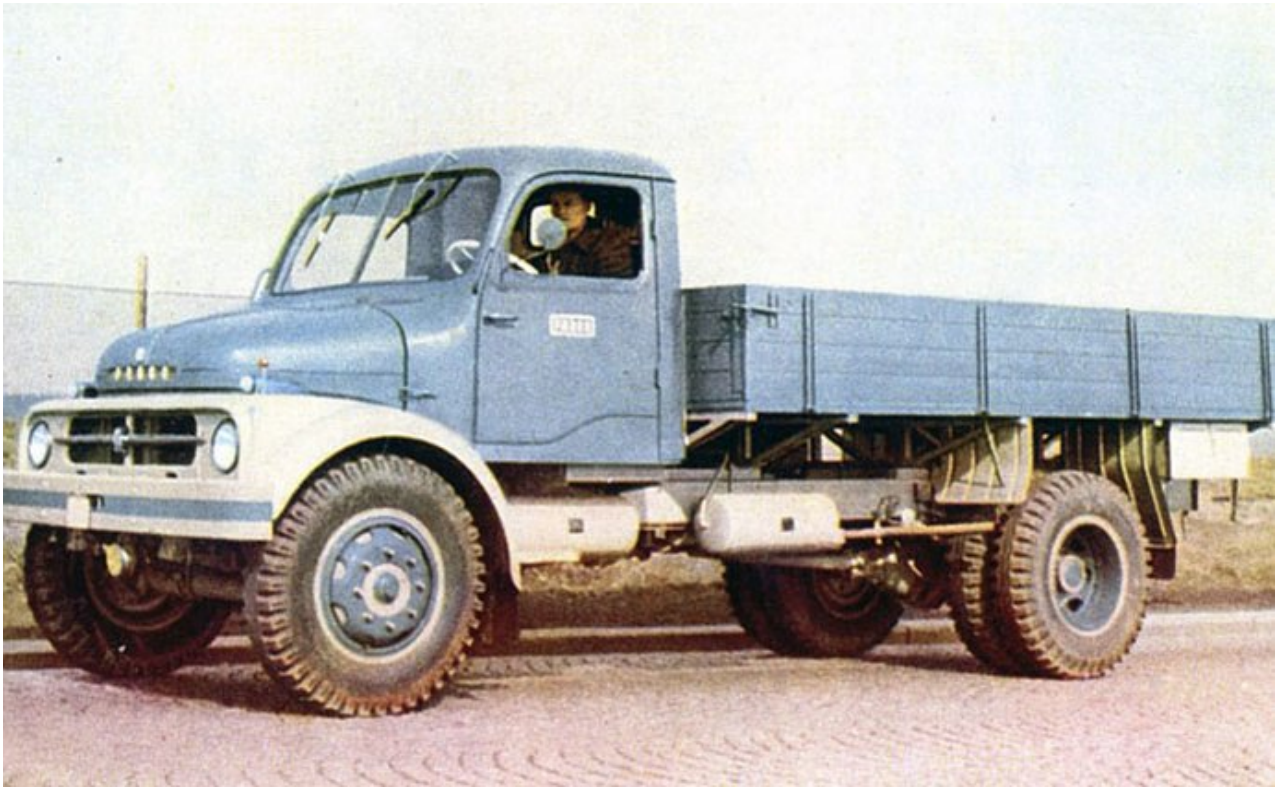
KA KABLOVA

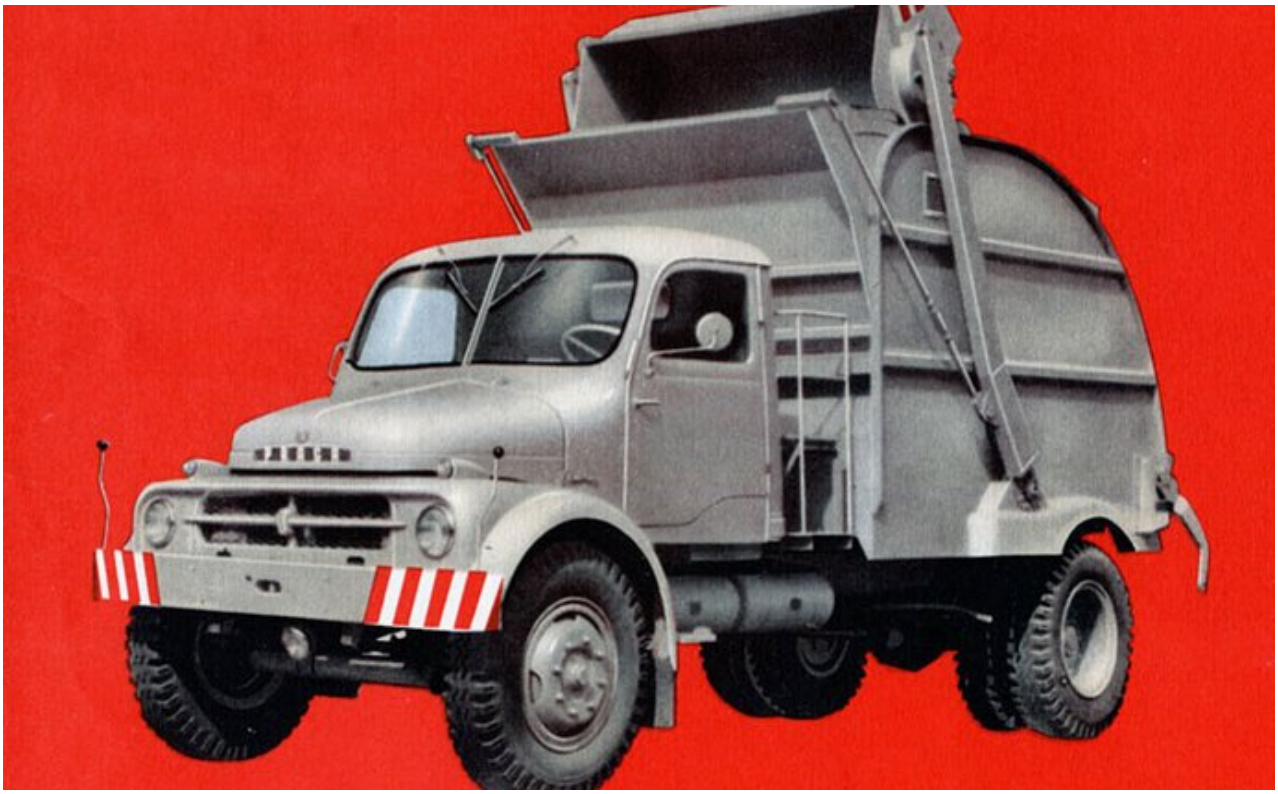
ŠAO

PRAGA

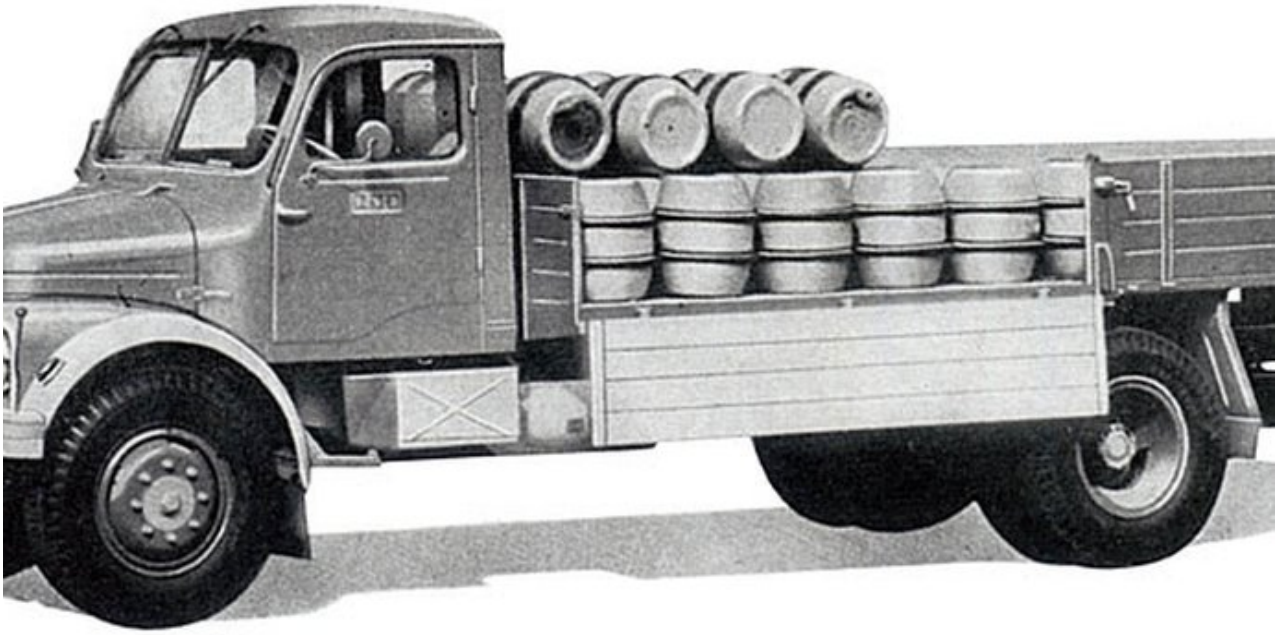
Prazdroj
PLZEŇ
Prazdroj
PLZEŇ

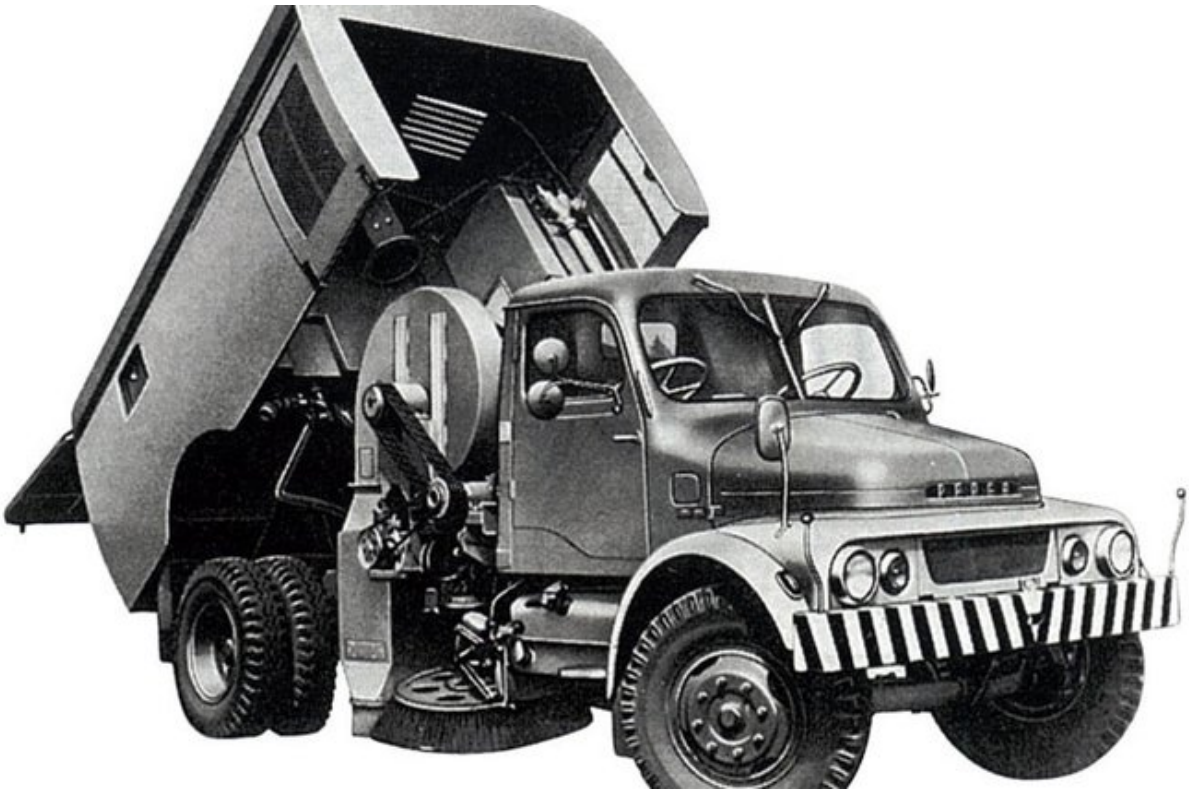

AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY
Klementa Gottwalda
NÁRODNÍ PODNIK
PRAHA-VYSOČANY
Praga
PRAGA



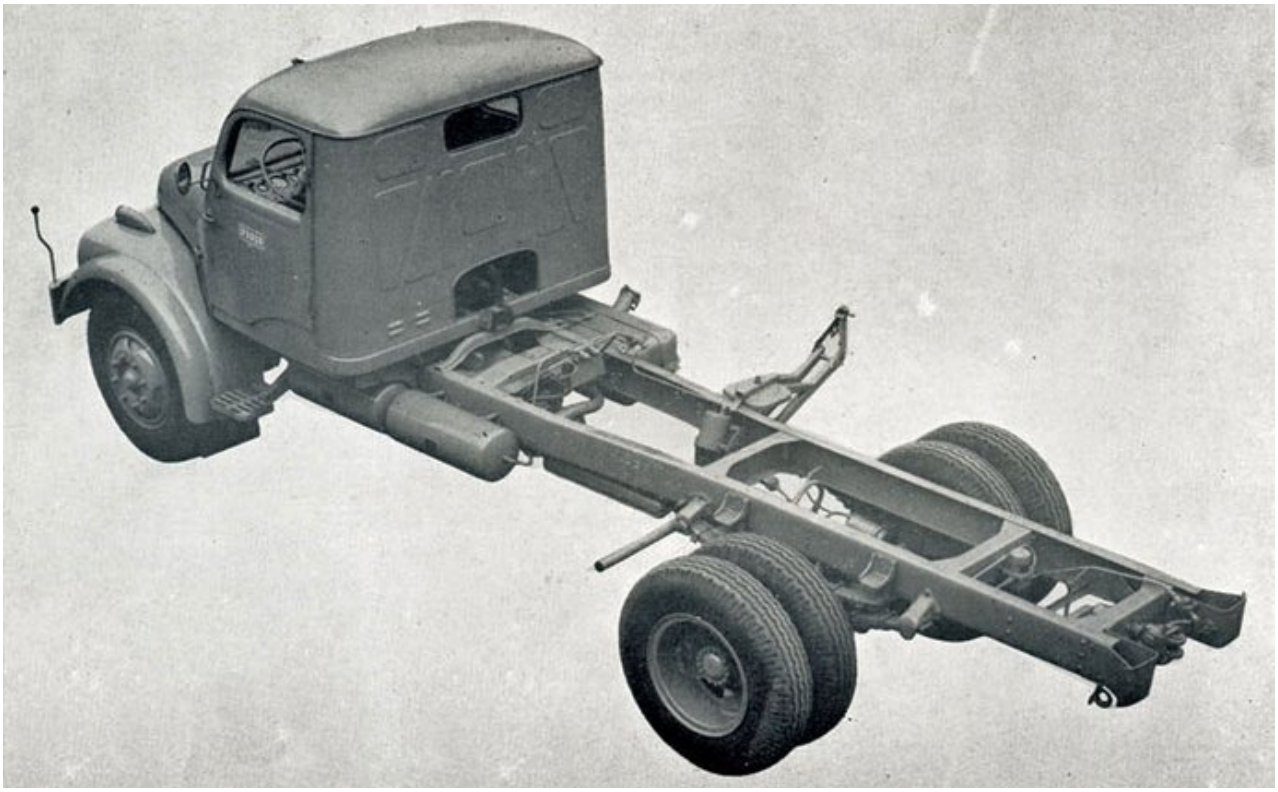


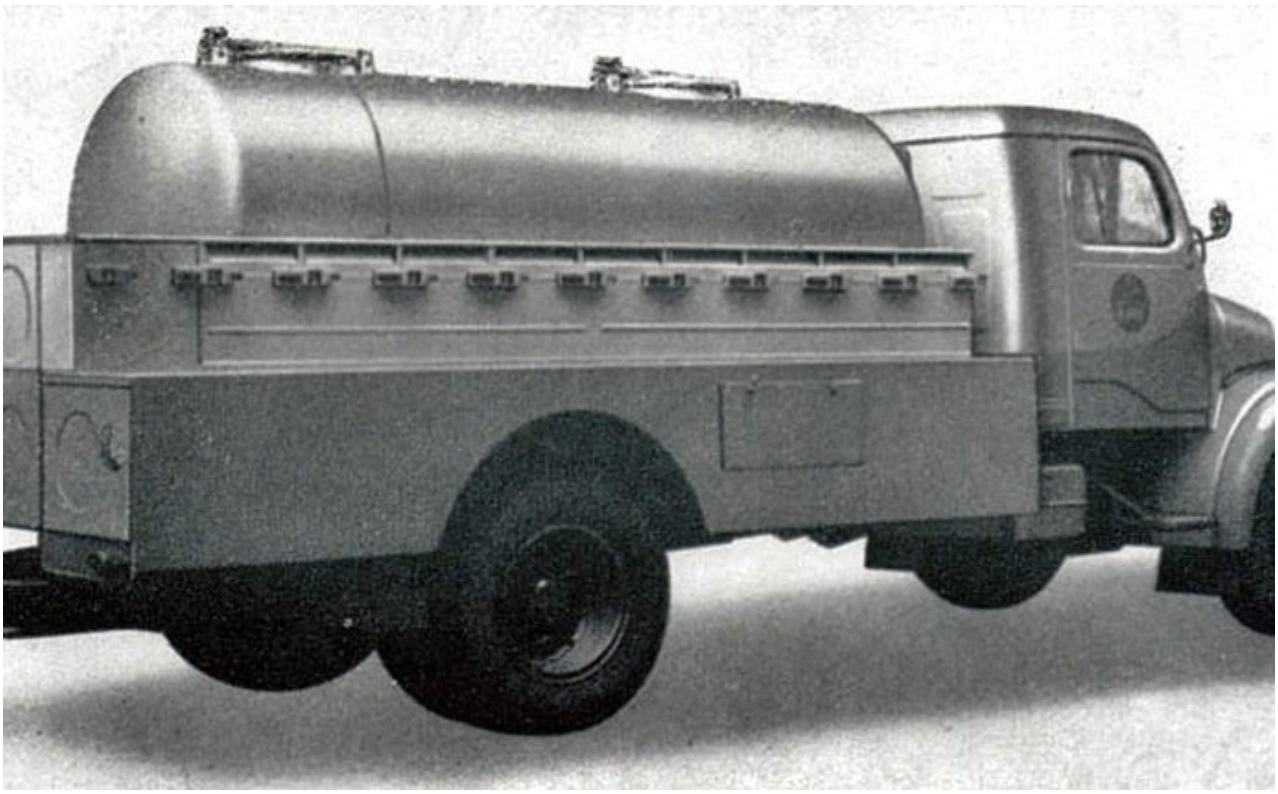
MOTOKOV





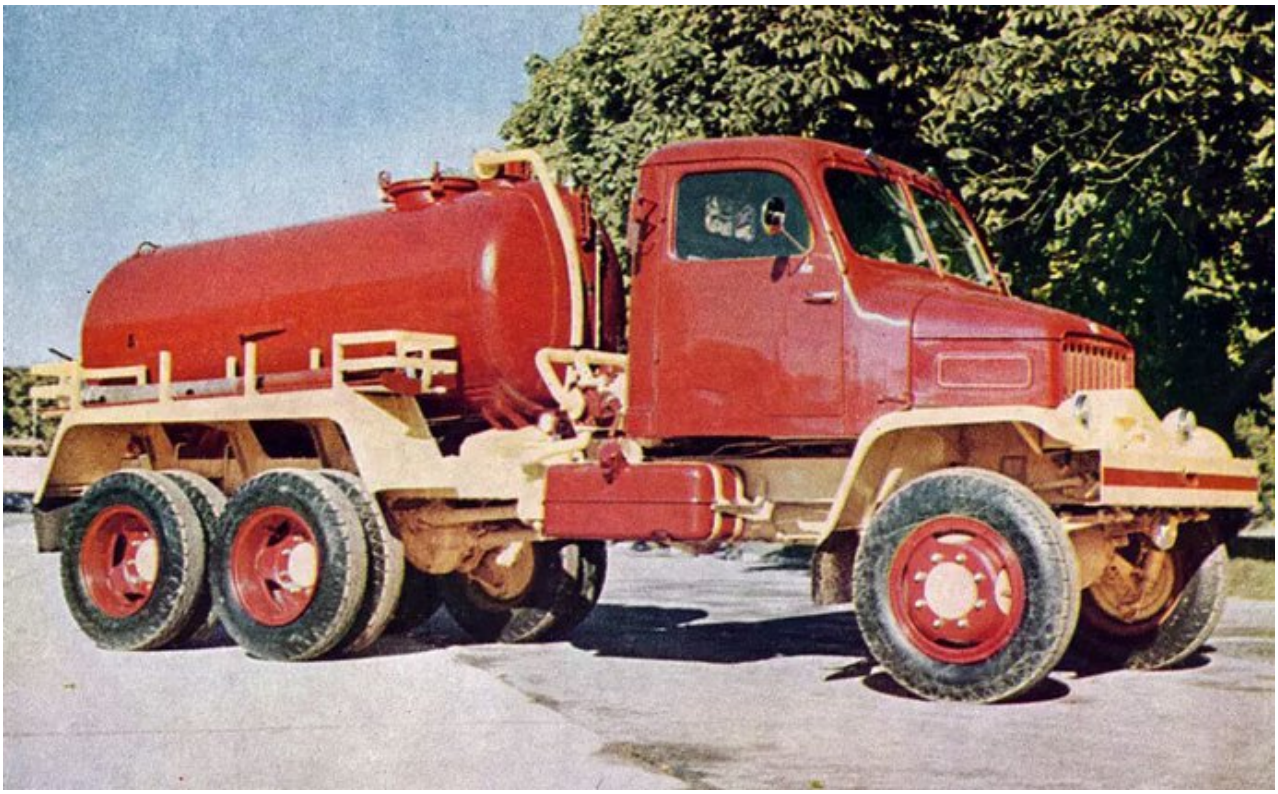
PRAGA S5T-3





P-0112

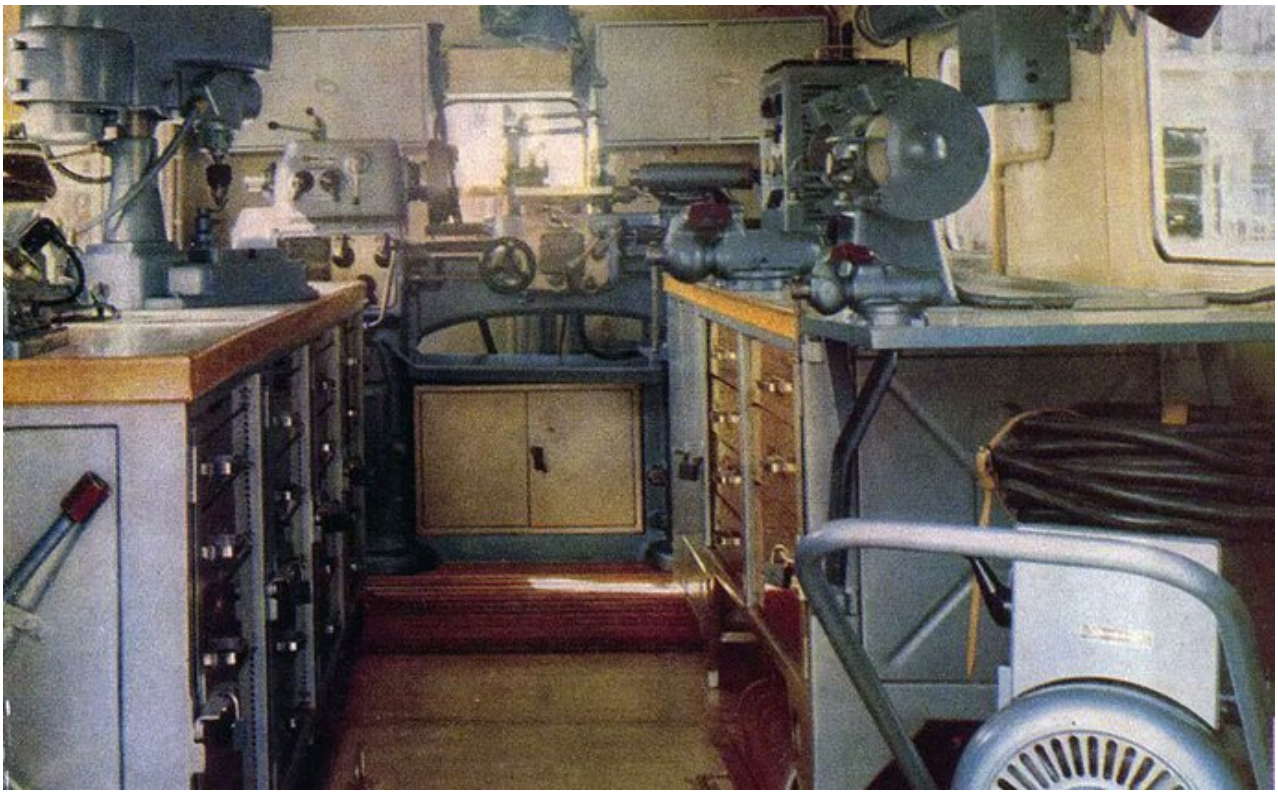
PRAGA
SERVICE

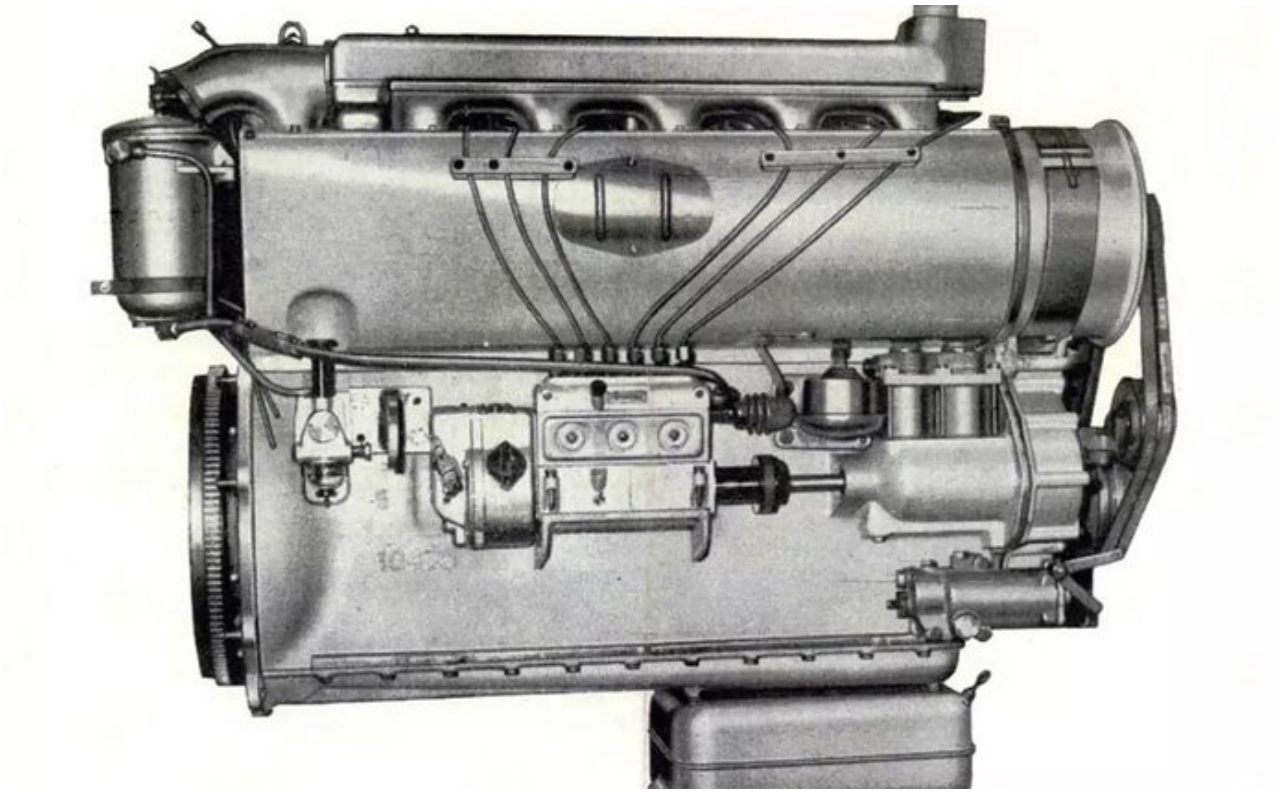


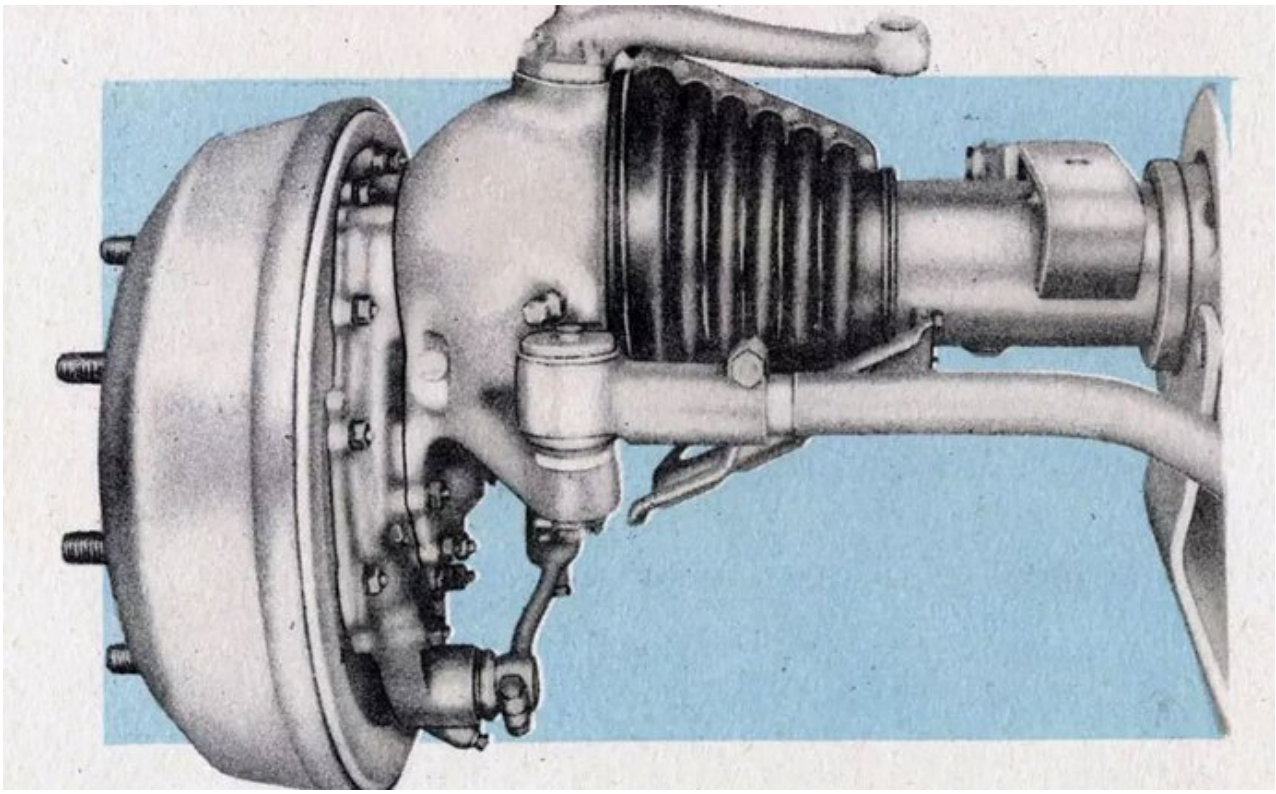
PRAGA V3S
A TRUCK OF OUTSTANDING FEATURES

AGA
1000

PRAGA
PODVOZEK
PRAGA V3S







-

-
-
-
-

59

Fotogalerie

Když se řekne „Vejtřaska“ nebo „Vé-tři-eska“, všichni si vzpomeneme na legendární československý náklaďák Praga V3S, který vznikl pro armádní potřeby, ale následně se dostal i do rukou civilistů. A letos oslavuje 70. výročí od zahájení výroby v roce 1953.

Československá vojenská i civilní legenda letos oslavuje 70 let. Počátkem padesátých let se začal psát příběh jednoho z nejslavnějších československých náklaďáků, později proslaveného s lidovou přezdívkou „Vejtřaska“. Kultovní Praga V3S byla vyvrcholením vývoje nového nákladního vozidla pro armádní účely, když československá armáda po válce řešila zásadní problém s vozovým parkem.

Jan Lanc, šéfkonstruktér Pragy, začal se vznikem nového náklaďáku **podle armádního zadání** a za necelých 20 měsíců od první čáry na rýsovacím prkně měl dokončený první prototyp. Musel vyvinout

nákladní vozidlo se třemi nápravami a maximální hmotností do 5500 kg. Maximální nosnost na silnici měla být do 5000 kg, v terénu až 3000 kg. Současně musel dodržet požadavky na světlou výšku 500 mm a zástavbu vzduchem chlazeného motoru Tatra.

Praga se vrací k motorkám! Krásná ZS 800 skládá poklonu stoletému BD 500 „Beďar“, stojí 2 miliony

Praga V3S se začala vyrábět v roce 1953, a protože se v rukách vojáků československé armády rychle osvědčila, začal se zvyšovat počet objednávek. Armáda ji považovala za důležitý kus technicky pro motorizaci armády za případného válečného stavu a celkem si vyžádala **28.800 vozidel, z nichž 17.300 plánovala umístit do armádních rezerv**. I přesto objednávky dále narůstaly a „Vejtřaska“ nahrazovala zastaralejší stroje.

Rychlost přehrávání

Normální

Autoplay

Kvalita

Auto

Titulky

Vypnout

Kvalita

1080pHD

720pHD

480pSD

360p

240p

Auto

Titulky

Vypnout

Sdílet

Rychlost přehrávání

0.25X

0.5X

0.75X

Normální

1.25X

1.5X

1.75X

2X

00:00

00:17 / 06:59

Jedním z nejvýznamnějších rysů nového nákladního vozu byla až bezkonkurenční průchodnost terénem. Základem konstrukce byl pružný žebřinový rám z ocelových U profilů, propojených a vyztužených příčkami profilu L, spojených nýtováním. Krut rámu s

tuhými nápravami pomohl „Vejtřasce“ k lepšímu kontaktu kol s povrchem i velkému křížení náprav. V terénu byla schopnější i než někteří modernější konkurenti.

Konstruktéři při vývoji dokázali dodržet většinu armádních požadavků, ale už při jízdních zkouškách prototypů se ukázalo, že původně žádaná brodivost do dvou metrů je technicky nedosažitelná. Po konzultaci s armádou byla snížena na 0,8 metru. Vzduchem chlazeným motorem byl **vznětový řadový šestiválec** vycházející z vidlicového dvanáctiválce Tatry 111. Převodovka byla čtyřstupňová mechanická s dvoustupňovou redukcí.

Legendární Praga V3S dlouhá léta kralovala autoparku čs. i české armády

Vojenská Praga V3S se vyráběla v **až 75 různých modifikacích** pro pozemní, vzdušné a speciální síly armády, ale objevila se i v rukách civilních uživatelů. Díky svým kvalitám našla uplatnění ve stavebnictví, lesnictví, těžebním průmyslu a dalších oborech. Armádní varianta však nebyla příliš hospodárná při běžném silničním provozu, a tak vznikl i odvozený typ Praga S5T, který s V3S sdílel celou řadu komponentů.

Ojeté vozy Praga V3S najdete na webu ulovauto.cz >>

Praga V3S se s modernizacemi vyráběla až do roku 1990, a když byla výroba jednoho z nejslavnějších československých nákladních vozů definitivně ukončena, **celkem vzniklo přibližně 130 tisíc exemplářů**. I přes své slabé stránky, jako jsou hlučnost nebo těžká ovladatelnost, ji dodnes využívají menší podnikatelé i firmy. Jejím

jízdním schopnostem v terénu i servisní jednoduchosti se dnes jen složitě konkuruje. I dnes ji lze potkat na českých silnicích v mnoha konfiguracích, třeba i jako fekální vůz.

Diskuse: Přidat názor

---

kesumb

Dnes 17:25

Re: V3S

Topení taky ne.. Servo tam jde dobastlit z ZF, ale reálně to jde i bez toho. Mám AD80 a nějak tu věc mám rád, sice sem si u toho hodněkrát zanadával, ale dycky to práci udělalo. A utopit to v blátě sice jde, ale dá to až překvapivě práce. Příšerný jsou zrcátka, kterej blbec je udělal tak malý a ke všemu na dveřích. Jezdit s tím jde jedině s otevřenejma dveřma, což ale znamená bez zrcátek. Když se v tom v zimě zamlžíš, musíš počkat na jaro. Pokud ti v kabině něco někam spadne, už to nikdy nenajdeš.
Nicméně vedle třeba Zetoru z podobný doby je to šíleně zastaralý.

Nejlepší zážitek s tím ale byl, když mi to zdechlo na pumpě (kabel ke startéru) a roztahoval jsem to za svým autem. Ten výraz blbců při pohledu na EL spz jak to táhne autojeřáb byl k nezaplaceníD

topten

Dnes 16:37

Re: V3S

klima je pro zhyckaly Zapadaky
my jsme v tomhle meli prorazit co nejbliz k atlantiku
soudruzi nepocitali, ze bychom prezili, byli by jsme obetovani a potom velebeni
tak na co klimu ?

nemel jsi na mysli obrazek klemy ??
tak ten si tam mozna nekteri davali...
... jak lezi v truhle

Barrichello

Dnes 14:39

Re: V3S

Ty vymoženosti postupně přicházely jak byly modernizace - OD M2, kterou vyvinula Avia po M6, co už dělaly ty opravárenské závody.

Ale klimu pravda neměla žádná.

kesumb

Dnes 12:52

Re: V3S

na to bych se i vykaslal, ale klimatizace!

Barrichello

Dnes 10:40

V3S je legenda

dodnes jezdí zejména jako fekály, autojeřáby a vrtné plošiny, sem tam je vidět i nějaká armádní a ještě donedávna měl Dopravní podnik v Praze skřínové jako montážní a údržbové vozy.

A sem tam je vidět nějaký nadšenec se skřínovou co to má na veteránech na výlety a srazy.
Vstoupit do diskuze