

Retro: Multikáry jsou dodnes fantomy komunálních služeb. Ta první neměla ani volant

autosalon.tv/novinky/retro/retro-multikary-jsou-dodnes-fantomy-komunalnich-sluzeb-ta-prvni-nemela-ani-volant

Retro

Všudypřítomný zelený nebo oranžový nákladáček už přes šedesát let plní úkoly všeho druhu



Pod slovem Multikára si většina lidí představí nejrozšířenější typ M25.

Zdroj: Tiskový servis Multicar

Dnešní německá spolková země Durýnsko je poměrně málo známou, tak trochu tajemnou oblastí, kde se odehrála řada významných událostí. Například dva pokusné jaderné výbuchy v březnu 1945 za nedobrovolné přímé účasti vězňů z koncentračních táborů, výroba nacistických raket V-1 a V-2 či narození Johanna Sebastiana Bacha. A také tu sídlilo hned několik východoněmeckých automobilek, z nichž pouze jediná se dožila dnešních dnů s původním názvem i výrobním programem. I vy jste jich určitě řadu

potkali v parcích, pěších zónách či při opravách veřejného osvětlení. A jejich charakteristický chrčivý zvuk si pamatuje každý, komu jednou prošel sluchovody. Ano, řeč je samozřejmě o strojích značky Multicar.



Retro 4.4

Bobtnající všeuměl

Celé to začalo v roce 1920, kdy ve Waltershausenu vznikla továrnička na zemědělské stroje a přívěsy ADE-Werke. Ta po druhé světové válce povstala z trosek v roce 1946 pod názvem Gerätebau Waltershausen a navázala na předválečný program. V roce 1948, tedy stále ještě v sovětské okupační zóně (Německá demokratická republika vznikla až o rok později), byla výroba znárodněna a včleněna do kombinátu IFA, zahrnujícího výrobu všech motorových silničních vozidel od skútrů po kombajny. Dostala název VEB Fahrzeugwerk Waltershausen, který jí vydržel až do roku 1991, kdy se ocitla za dobu své existence už v pátém státním útvaru, aniž by se hnula z místa; tenokrát šlo o znovusjednocenou republiku Německo.

V roce 1956 vznikl bizarní motorový vozík Dieselkarre DK 3 prostou úpravou akumulátorového nádražního manipulátoru. Tomu odpovídala dřevní podoba i ovládání - první Multicary se ovládaly ve stoje na plošině dvěma pákami po stranách a naklápěním plošiny, na níž stál řidič. Tento princip zůstal i zdokonalené verzi Multicar 21 z roku 1958, která nomenklaturně zahájila slavnou historii. Takovou už v dnešních muzeích jen tak nenajdete, čestnou výjimkou je Retroautomuseum ve Strnadcích.



Typ DK 3 se řídil pěkně na stojáka.

Zdroj: tiskový servis Multicar

Velká změna přišla s dvouválcovým, jednomístným Multicarem 22 v roce 1964. To už bylo de facto konvenční auto s krytou kabinou, které dostalo dokonce i střechu a volant, v některých případech i topení. Tady je třeba dodat, že maličký vidlicový vznětový dvouválec 0,8 l byl samozřejmě chlazený vzduchem, navíc vyvíjel 13, později 15 koní, z čehož plyne maximálka 25 km/h na úrovni traktoru a reálná použitelnost jen kolem komína. Přesto už „dvaadvacítka“ nabídla hydraulické čerpadlo, celkem deset nástaveb, vývoj na pohon připojeného stroje přímo v zadní nápravě a závěr diferenciálu tamtéž.



Multicar M22 už měl cosi společného s automobilem, „především však už byl připraven na poměrně širokou nabídku příslušenství.

Zdroj: tiskový servis Multicar

V roce 1974 přišel čas velkých změn pro velkou práci; Multicar 24 narostl a nabídl dvaapůlnosobný zdvihový objem řadového, vodou chlazeného diesellového čtyřválce s trojnásobným výkonem.

Nejvyšší rychlost vyskočila na 50 km/h a rázem bylo možné bez obav jezdit i po městě či nedaleko za jeho hranice. Většinou býval viděn s charakteristickou jednokabinou, existovaly ale i dvojmístné verze, občas mylně označované jako typ 25.



Multicar M24 už měl hodně společného s proslulou pětadvacítkou.

Zdroj: tiskový servis Multicar

Východoněmecký Unimog

Tou pravou legendou se stal až Multicar 25 (číslo značí nosnost dvě tuny a pátou generaci), který se představil na lipském veletrhu v roce 1978, což bylo něco jako východoevropská obdoba hannoverského salonu užitkových vozidel. Odvezla si odtamtud zlatou medaili a řadu ocenění. Není divu, vskutku šlo o jeden z nejužitečnějších a nejpropracovanějších výrobků Made in GDR.

V malém těle spočívala zcela dospělá nákladácká technika, jen jakoby zmenšená 1:2. Nechyběly vzduchové brzdy, odpružené sedadlo řidiče, poctivý rám a na přání dokonce i redukční převodovka, pohon všech kol a závěr zadního diferenciálu. S takovou výzbrojí se multikára, jak se jí u nás říkalo, na svých charakteristických zadních dvoumontážích vyšplhala téměř kamkoliv.



Watch Video At: <https://youtu.be/30UQWfdDbvQ>

Bez nadsázky šlo o malý Unimog, nabízel se v ne méně než 17 verzích, mezi nimiž nechyběly například domíchávače betonu, vysokozdvížné plošiny, výsuvné žebříky, čelní nakladače, počišťovače ulic, postřikovače, vykrmováče dobytka, valníky s hydraulickou rukou, plachtové valníky či různé druhy jedno- i třístranných sklápěčů. K tomu existoval další bezpočet dodatečných úprav a nástaveb třetích stran. Ty se ostatně měnily velice snadno; držely na pouhých čtyřech šroubech a jejich záměna netrvala více než hodinu.

První verze Multicar 25 převzala téměř beze změny techniku předchozího typu 24, změnila se vlastně jen kabina, která dostala jednodušší a modernější tvar s čelním oknem, navazujícím přímo na čelo bez dosavadního stupníku. Poháněl ji dvoulitrový diesel typu 4 VD 8.8 / 8.5-1 SRF, z něhož pasovaly válcové vložky do dvoulitrového dieselu v pianu, tedy Mercedesu W 123 200 D, čehož šťastně využívali socialističtí jezdci na tomto skvostu. Jen mnohem méně vydržely, než ty mercedesovské.

Multicar 25 byl veleúspěšným vývozním artiklem a to si pište, že Honeckerově kohortě tvrdá měna nesmrděla; podobné vozidlo na

trhu dlouho zkrátka neexistovalo, a to ani v západní Evropě. Až v roce 1991 M25 nahradil lehce pozměněný model 91 s motorem Volkswagen, avšak na jediný rok. Už v roce 1992 přišel nástupce, model 26. Tou dobou ale továrna již prošla privatizací, po níž se jí díky genialitě původního produktu podařilo překonat porevoluční propad poptávky a uspěla i na vyspělých západních trzích. Aktuálně se vyrábí generace 27, to už je ale úplně jiné povídání.

GALERIE: Automobily Multicar



+10

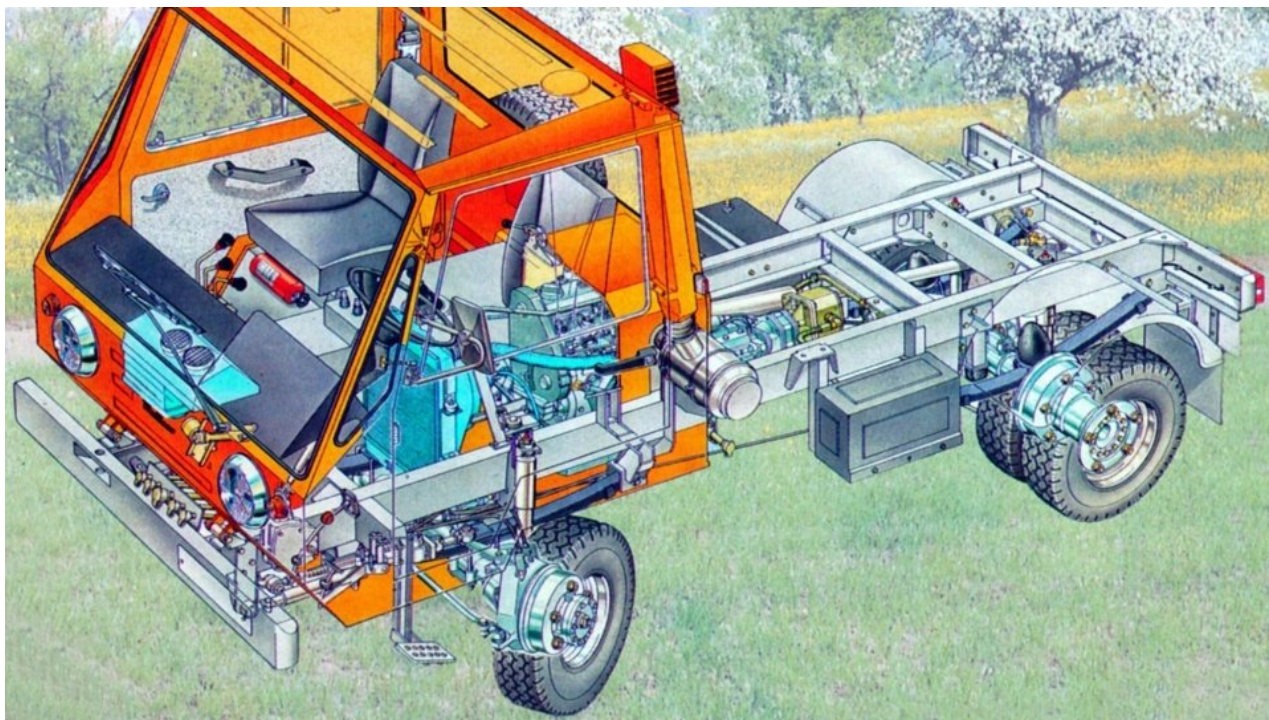
[vstoupit do galerie](#)

Multikárista vypravuje

K napsání povídaní o multikárách nás inspiroval pan Richard Žid z Podkrkonoší, který do redakce zaslal zručným rukopisem napsané čtivé povídaní o svém vztahu k těmto německým hadimrškám, jakož i zkušenostech s nimi. Pak se mu ale nezdálo, že bychom jeho psaní skutečně otiskli tak, jak jej zaslal, a proto ho hodná paní Židová přivezla až k nám do strašnické redakce - pan Žid bohužel nemá řidičské oprávnění na osobní automobil a multikárou se mu do Prahy jet nechtělo.

„K multikáram jsem se dostal vlastně náhodou“, začíná své psaní zemitý sedmdesátník Richard, láskyplně třímaje lahev horské jedenáctky Krakonoš (ano, přestak napsal). „Od příbuzného jsem získal darem malotraktor, samo-domo, ale s motorem z M22, silnou hydraulikou a závěrem diferenciálu. Neskutečný pracant, který si za dopoledne blafání v lese při přibližování dřeva řekne o nějaké tři litry nafty.

Náhradní díly sice na M22 nejsou z nejlevnějších, ale dá se sehnat ledacos, kdo pořádně žhaví a nešetří na diesel-vif aditivu, nastartuje i v tuhé zimě. Takže když jsem za čas na bazoši našel inzerát na prodej sklopky M22, jelo se pro ni. Ten pocit, když sedíte nad předním kolem, celé auto se typicky houpe v podélném směru, motor posílá do jednokabinky naplno svůj řev, děcka na vesnici vám mávají jako o posvícení, pak vyklopíte fůru hlíny a na mokré louce už se bez trakce nerozjedete... Prostě tenhle stroj musíte milovat.



Multikára je se svým vzduchovým rozvodem, velkou nosností nebo zadní dvoumontáží takovým malým velkým nákladákem.

Zdroj: tiskový servis Multicar

Žebřík s kamarádkami

Pak se naskytla nedaleko k prodeji "dospělá" M25, a to s nástavbou hydraulicky ovládaný žebřík. Stála dvacet let ve stodole. Baterku, napumpovat naftu, drc - a motor naskočil. Kabina a rám tradičně sežraný korozí (podle toho, jak se zakousla do zadní části rámu, tipuju, že tahle mulča dříve sloužila jako sypač soli), zato nástavba v perfektním stavu. Aby jí ve stodole nebylo smutno, pořídil jsem ji do roka ještě čtveřici kamarádek - dempr, sklopku a dva valníky, z nichž jeden posloužil jako dárce orgánů.

Je neskutečné, jakou východní Němci měli zaměnitelnosti dílů. Jasně, ti jejich DDR-bolševici měli stejně prázdné regály jako ti naši gauneři, a tak ani jiná cesta nebyla, ale stejně - kolik dílů z multicarů pasuje na barkase, wartburgy, anebo na kombajny fortschritt a pochopitelně splašenou traverzu (traktor RS), to člověku hlava nebere. K tomu přidejte promyšlený systém výměnných nástaveb,

jednoduchou údržbu, vzhledem k množství aut na trhu se řadě firmám vyplatí nabízet celou škálu náhradních dílů.

A tenhle stroj si opravíte sami, většina věcí je udělaná jednoduše. Všechny moje multikáry jsou zadokolky, verze 4x4 si drží pro mne příliš vysokou cenu kvůli poptávce firem, co dělají komunální služby. A sluší se dodat, že v provozu jsou moje stroje jen občas, nejvíc do těla tak nakonec stále dostává ten malotraktor, se kterým to před lety všechno začalo.

Manželka už si na moji sbírku zvykla, takže teď už jen tiše čekám, jestli a za kolik se namane verze, která je pro mne tím pověstným svatým grálem - MP-10, čili montážní plošina. Pak už dám s nákupy multikár opravdu pokoj," čertovským okem na mě pomrkává pan Žid, jako bych snad jednu „montážku“ měl doma a nechtěl mu ji věnovat.

To už se ale čas nachýlil a museli jsme se rozloučit, protože uklízečka již nervózně poklepávala smetákem o prázdnou pivní basu. Paní Židová si manžela odvedla zpět k jejich rodinnému Wartburgu a my doufáme, že mu zásoba Krakonošů vydržela i na zpáteční cestu. Kdybyste i vy chtěli paní či družku potěšit novým autem do rodiny, vězte, že funkční třístranná sklápěčka M25 stojí lhostejno jak stará nejméně 80 000 korun.

Za pomoc s přípravou textu vřele děkujeme Vladimíru Javorovi.



Reportáže a bonusy 4.8

Recenze veterána Laurin & Klement Voituretta A

Zhlédnout reportáž

Diskuze

Žádné příspěvky, buďte první!

Přidat příspěvek

- SOUVISEJÍCÍ ČLÁNKY
- VÍCE OD AUTORA