**TATRA**

TATRA – чехословацкий машиностроительный гигант, сумевший в 80-е годы снабдить Москву трамваями, а КГБ – лимузинами.

История фирмы TATRA восходит к 1850 году, когда в г. Копрживнице, расположенному в 350 км восточнее Праги, Игнацем Шусталом была основана фабрика по производству бричек. Продукция фабрики пользовалась неплохим спросом, что позволило значительно расширить производство, а в 1882 перейти к выпуску железнодорожных вагонов. В 1889 году “Nesseldorfer Wagonfabric”, а именно так к тому времени называлось предприятие, выпустило свой первый автомобиль – грузовик грузоподъемностью 2,5 тонны, оснащенный двигателями Бенца. С 1920 года предприятие сменяет свое прежнее название на TATRA. Основные направления деятельности остались прежние: автомобилестроение и выпуск железнодорожных вагонов.

В 1923 году на фирму приходит талантливый чешский конструктор Ганс Ледвинка под руководством которого создается революционная модель Т11 – первый легковой автомобиль Татра высшего класса. Затем, в 1934 появляется еще более роскошная модель Т77. Фамильной чертой легковых автомобилей Татра, прозванных «чешскими Роллс-Ройсами», становится размещенный над задней осью восьмицилиндровый двигатель воздушного охлаждения. Эта компоновочная схема, достаточно нетрадиционная для автомобилей высшего класса, будет использоваться фирмой более 70 лет, вплоть до снятия с производства в середине 90-х годов Татры Т700, последней легковой модели фирмы. Именно ее предшественница, модель Т613 поставлялась в СССР и использовалась в качестве «членовоза».

Но основой экспорта Татры стали не легковые автомобили, а грузовики и трамваи. Первые поставки трамваев в СССР начались в 1951 году (модель Т1), затем последовали Т2 (1957), Т3 (1960) Т4 (1974). Последняя модель, вместе с ее сочлененной модификацией КТ4, до сих пор, в значительных количествах эксплуатируется в Москве и других городах России. Экспорт новых моделей (Т6), в силу ряда причин (в основном, экономического характера) весьма незначителен.

Поставки грузовиков начались в 1967 году (модель Т-138 грузоподъемностью 12700кг). С 1970 года заменена моделью Т-148 грузоподъемностью 15000кг. Отличительной чертой грузовиков и самосвалов Tatra были повышенная проходимость благодаря колесной формуле 6х6 и 8х8, восьмицилиндровый V- образный дизельный двигатель воздушного охлаждения, а так же возможность работы в условиях Крайнего Севера. Это объяснялось тем, что Советский Союз являлся основным торговым партнером фирмы. После распада СССР ситуация изменилась мало: 80% экспорта грузовых автомобилей по-прежнему приходится на Россию, хотя производство машин сократилось почти вдвое. В конце 90-х годов в России эксплуатировалось свыше 14500 автомобилей Татра. В настоящее время производственная программа фирмы состоит из четырех базовых семейств:

1. Бескапотные машины семейства Т-815 (самосвалы и тягачи 6х6 и 8х8).

2. Капотные машины семейства Т-163 (самосвалы 6х6, куда входит специально разработанная для России модификация «Ямал»).

3. Автомобили семейства FORCE (колесная формула 6х6 и 8х8 предназначенные для работы в особо сложных условиях).

4. Семейство ARMAX (2-х, 3-х, 4-х и пятиосные спецавтомобили для армии). Помимо России автомобили Татра в небольших количествах поставляются в страны СНГ, а так же прорабатываются варианты поставок в страны Латинской Америки.