

Zapomenutá legenda - Cestou přes Polabí jsem po nějaké době opět potkal malou firemní cisternu libereckého dopravce Transpan na podvozku rudého Mercedesu řady SK, směřující z rafinerie v Kralupech zpět domů. A došlo mi jak tento symbol západního nákladáku 70. - 90. let, v tichosti zmizel z našich silnic.

Na počátku 70. let Daimler-Benz uvedl na trh sérii nákladních vozidel NG. Až do 90. let se pro něj jednalo o nejdražší poválečný projekt a tehdy nikdo netušil, jaký velký fenomén to bude. I o téměř půl století později se totiž v několika derivátech ještě stále produkuje nejen Evropě, ale i v Asii, byť i ne vždy zcela v souladu s duševním vlastnictvím Daimleru. Vlastně tak překonal i osobní Fiat 124 od bratří Agnelliových, globální etalon, se všemi jeho vzniklými klony. Nejpočetnější zastoupení tohoto nákladního vozu je dnes převážně v jihovýchodní Asii, na Blízkém východě, v Africe, v zemích SNS nebo v Jižní Americe. Tedy na trzích, kde je starší nenáročná technika stále součástí každodenní nákladní dopravy a kde se emise tolik neřeší. Spolu s postsovětskou technikou a nevzhledným Steyrem série 90, patří tento předchůdce modelu Actros mezi nejdéle stále se produkující těžké nákladní vozy.

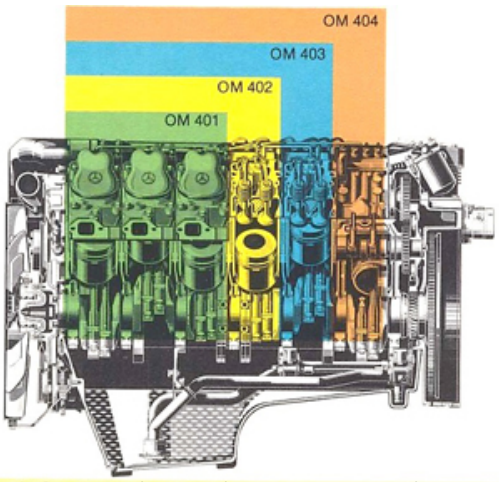
Řada NG

Daimler-Benz projektem NG (Neue Generation) stanovil zcela nový standard v produkci nákladních vozidel té doby. Jako nástupce řady LP, která těžila z prodejního boomu nákladních vozů od poloviny 60. let., byla v roce 1973 uvedena na trh řada NG ve verzích 1213 až 2632, tedy celkové hmotnosti 12 až 26 tun s pohonem 4x2 až 8x8. Ropná krize už však byla za dveřmi, ceny surovin prudce rostly a i přes silnou poptávku všichni výrobci očekávali těžké časy.

Bylo tak nutné dosáhnout konkurenceschopné ceny, což znamenalo nabídnout maximální rozsah modelů pro všechny druhy silniční přepravy s minimální komplexitou hlavních sestav a maximálním sdílením komponent.



Řada motorů OM400 měla například společný válec s vrtáním 125 mm a zdvihem 130 mm a místo 1600 dílů v předchozí řadě motorů si



Daimler-Benz a MAN počátkem 70.let. spolu vyvíjeli řadu naftových vznětových jednotek motorů OM400 pro společný závod v Mannheimu..
Jednalo se o agregáty V6 (OM401), V8 (OM402) a V10 (OM403).
Cílem spolupráce bylo používat základní součásti jako blok, klikovou hřídel nebo setrvačník. Písty a hlavy válců byly specifické, pro Mercedes s přímým vstřikováním a společným řadovým vstřikovacím čerpadlem. Verze OM404 V12 byla používána pouze do speciálních verzí těžkých silničních tahačů TITAN (ze kterých definitivně zmizely v roce 1994 pro nevyhovující emise), nebo lokomotiv, lodí a dieselgenrátorů. Později MAN přenechal podíl v továrně Daimleru a šel svojí cestou. Produkce řady 400 v Německu vydržela až do roku 1996.

Nové planetové nápravy vlastní konstrukce se skládaly pouze z 220 dílů, namísto 480 v předchozí generaci. Díky své vysoké světlé výšce, robustnosti a spolehlivosti byly dokonce použity i později ještě u stavebních verzí řady Actros. Šesti, osmi a dvanáctistupňové, později i šestnáctistupňové synchronizované převodovky ZF, případně Eaton, pracovaly s nízkým opotřebením spojky ve spodních převodových stupních a na dálnici zase na nejvyšší rychlostní stupně. Nízké otáčky motoru znamenaly maximální úsporou paliva, které pomáhala i

aerodynamicky zohledněná ergonomická sklopná kabina, údajně též tvarovaná legendárním Bruno Saccem. Sedadla řidiče i spolujezdce byla plně nastavitelná, taktéž i sloupek řízení a to jak na výšku, tak v jeho úhlu.

Od roku 1979 bylo vozidla možno vybavit systémem ABS, v roce 1980 přišel drobný facelift, se kterým dorazil agregát V8 s větším zdvihem i s přeplňováním a výkonem od 280 do 375 koní. Dále přepracovaný atmosférický V10 o objemu 18,3 litru a výkonu 355 koní, který ve verzi s přeplňováním dosáhl tehdy rekordní hodnoty 500 koní. Mnoho zákazníků však zůstávalo vůči technologii s přeplňováním zpočátku skeptických a zůstávali tak u atmosférických agregátů.



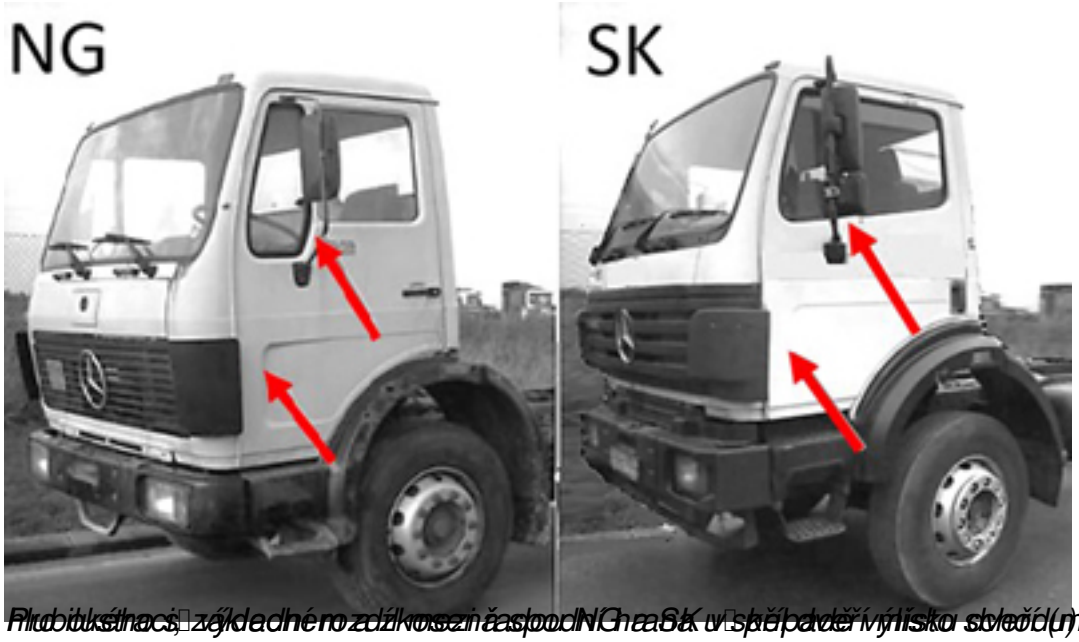
Řada NG byla od roku 1975 zastoupená i ve flotile největšího dopravce východního bloku Sovtransavto v počtu několika stovek kusů a provedeních převážně 6x2 a 6x4.

Zavedení elektronického řazení EPS s dalším faceliftem v roce 1985 znamenalo průlom v oblasti automatizovaných manuálních převodovek. Poprvé byla konvenční řadicí páka nahrazena snadno použitelným joystickem. Agregát V10 měl však relativně nízký točivý moment ve srovnání s konkurencí a byl nahrazen upravenou jednotkou V8, doprovázenou sloganem „Více točivého momentu, méně otáček“ a desetiválec tak zůstal už pouze ve verzích určených pro stavebnictví.

Řada SK

V roce 1988 debutovala řada SK (Schwere Klasse) se sérovou produkcí v roce 1989 a vycházela z předchozí řady NG. Design kabin se šesti velikostmi a zvýšeným komfortem se na první pohled odlišoval novou maskou chladiče, bočními okny s větší plochou a zkoseným spodním okrajem. Přinesla 55 základních modelů vozidel určených od jízdy po městě po těžbu v terénu, ve verzích 1417 až 3553 (14 až 35t s výkonem 165 až 530 koní) a uspořádáním kol od 4x2 po 8x8 v množství provedení délek rámů. Intervaly údržby byly prodlouženy na 45 tisíc km a standard udržení běžného technického stavu pro výkon minimálně 1 milion km, bez nutnosti větších oprav. Model 1748 LS získal vzápětí titul Truck of the Year 1990.

Na podzim roku 1994 se objevil nový model 3553 s dvojitě přeplňovaným motorem V8 OM442 LA, opět s rekordním výkonem 530 koní, který byl použit i pro silniční vlaky s celkovou hmotností soupravy 410t! Agregáty splňovaly emisní normy Euro 1 a Euro 2 díky vstřikování Electronic Diesel Control (EDC). Vzniklo též i několik kusů speciální pětinápravové verze 5035 (10x4). Vzhledem ke konkurenci však řada SK začínala být poměrně rychle zastaralá a náhrada v podobě nástupce Actros nabírala na zpoždění.



Rozdíl mezi základním nosníkem podvozku NG a SK v případě výřezu (malý prolis místo

FAP

FAP (Fabrika Automobila Priboj) je Srbský výrobce nákladních vozidel. S jeho vozy se člověk setká v zemích bývalé Jugoslávie dodnes, jak ve vnitrozemí, tak i v zapadlých vesnicích na pobřeží, byť se jedná většinou o vozy z 80.let. V dobách socialismu vybudovaná ohromná moderní továrna v údolí mezi kopci na jihu země, jejíž areál byl dimenzován na výrobu 10 tisíc vozidel ročně. Kromě náklaďáků závod montoval i autobusy.



Společnost byla založena v roce 1953 a od počátku spolupracovala se společností Daimler-Benz, která jí poskytovala motory a licence pro výrobu mnoha typů nákladních vozidel. V roce 1976 byla rozšířena na řadu NG celkové hmotnosti 16 až 26 tun, včetně licence agregátů R6 OM352 nebo V10 OM403 nebo nápravy Mercedes-Benz. V roce 1978 vznikl vojenský speciál 2026 6×6 určený pro místní armádu. Společnost také dodávala licenční agregáty a podvozky jako základ pro výrobu autobusů a jiných vozidel výrobcům v Záhřebu, Skopje nebo Bělehradě. Po rozpadu Jugoslávie ale firma zažila dramatický pád. Produkce klesla na naprosté minimum a počty zaměstnanců se snížily ze sedmi tisíc na nynějších 650, prodělečný podnik drží nad vodou právě jen masivní podpora vlády. Podle informací z webu FAP příprava na zatím neúspěšnou privatizaci začala už v roce 2002.





Výrobce uvádí, že používá jak agregáty Mercedes, tak i Man, Cummins Diesel, emisních norem Euro II až po Euro V. Dále uvádí, že vyváží vozy na trhy jako je Egypt, Tanzanie, Súdán, Tunisko, Libye, Nigérie a Súdán. Státní podnik ale ve skutečnosti pouze přežívá díky státní podpoře a produkuje maximálně desítky vozů ročně, například pro místní armádu, nebo náhradní díly. V poslední době krátce montoval vozy finské SISU a čínské Dongfeng. Nedávno o společnost projevila zájem česká skupina CSG Group,mj.výrobce Tatry, bohužel bez úspěchu.

North Benz (BeiBen)

V 80. letech 20. století bylo do Číny dovezeno veliké množství nákladních vozidel Mercedes-Benz NG, převážně ve speciálních těžkých terénních specifikacích pro armádu, stavebnictví nebo ropný průmysl. A vzhledem k mohutné poptávce rozvíjející se ekonomiky byla lokalizace výroby nevyhnutelná. V případě značky BeiBen je příběh spojen s Daimlerem a rozsáhlou partnerskou spoluprací na počátku, která o dvě desetiletí později skončila soudním sporem.



Ústřední vláda komunistické strany Číny v roce 1978 schválila plán na zavedení lokalizace zahraničních nákladních vozidel a jejich technologie v rámci dvojího, vojensko-civilního, užití, s účelem transformace čínského automobilového průmyslu. Ten doposud reprezentovala starší technika, často první čínský těžký nákladní automobil Huang He JN150, jeden z mnoha tamních klonů okopírované Škody 706RT. Ihned po schválení transformace započala spolupráce s Rumunským Romanem nebo Maďarskou Rábou, ti ale měli své kvalitativní limity a nejednalo se ani zrovna o nejmodernější vozy. Tak se do tehdejšího NSR vydala čínská delegace s účelem navštívit vybrané výrobce německého automobilového průmyslu.

Následná zpráva doporučovala jako ideální model NG od společnosti Daimler-Benz. Celková investice do projektu s vybudováním závodu byla odhadnuta na zhruba miliardu dolarů, čemuž vláda velkou pozornost. Následná jednání byla v režii předchůdce zbrojařské skupiny v Norinco, ale i po několika kolech však Daimler stále trval na tvrdých podmínkách kontraktu, jako převzetí všech jeho technologií a norem i použití množství dílů vyrobených v Německu. Pro Čínu, která v

té době nebyla hospodářsky zase ještě natolik silná jako později, byl tento projekt příliš nákladný a vyjednávání se dostalo do slepé uličky.

Na konci roku 1983 podepsala Čína a Rakousko smlouvu o sdílení technologií výroby těžkých vozidel, díky které rakouský Steyr následně získal velký podíl na tamním trhu. Tato smlouva Daimler nejspíš znepokojila, a nakonec byl převod technologií do Číny za přijatelnějších podmínek odsouhlasen. Tak v roce 1988 Čína získala licenci na vozy řady NG. To znamenalo zrod společnosti North Benz v severočínském městě Baotou, která investovala přes půl miliardy dolarů do výstavby velkorysého závodu s roční kapacitou 10 000 vozidel a vybavení nejmodernějších západních výrobních linek na rámy, kabiny, nástaveb a náprav.



Projekt se však od počátku velmi protahoval a sériová výroba byla pořádně spuštěna až v roce 1996, to už byla řada SK v Evropě nahrazena modelem Actros. Po spuštění produkce navíc projekt nedosáhl očekávaných prodejních výsledků, hlavně kvůli omezené poptávce po drahých prémiových těžkých nákladních vozech. Plné využití technologií Mercedes-Benz totiž znamenalo relativně vysoké ceny produktů a to se odrazilo právě v prodejích. North Benz se tak začal zaměřovat na snižování nákladů, integraci domácích technologií, zvyšování míry lokalizace, tedy uvádění produktů, které si domácí trh žádal. Tím se výrazně zvýšil prodej a

vozy se tak rozdělily do třech řad:

Řada A odpovídala licenční technologii Mercedes-Benz. Kvalita zcela splňující požadavky uvedené ve výkresech a normách Mercedes-Benz, byla schválena německými odborníky, pořizovací cena vozu vycházela na přibližně 90 tisíc dolarů. Jelikož se jednalo o špičkový produkt, musel používat i dovážený originál motor OM442 V8 nebo dováženou převodovku ZF. Vzniklo tak jen velmi málo těchto vozů, nabízených do roku 2003.

Řada B je vybavena licenčními německými motory Deutz, licenční převodovkou ZF, licenčními nápravami M-B. Cena se pohybuje přibližně na 45 až 75 tis. dolarů.

Řada C je vybavena pouze čistě lokálními komponenty a agregáty, jako například Yuchai, nejčastěji však Weichai (licence Steyr). Převodovka, nápravy a další komponenty jsou také výhradně od domácích producentů a vozy mají zcela minimální výbavu. Základní cena se tak blíží ostatní domácí konkurenci, tj. zhruba od 35 tis. dolarů.

Originální verzi „A“ lze rozpoznat na první pohled, podle filtrboxu umístěného pod podlahou spolujezdce, zatímco ostatní na vnější zadní části kabiny. Jinak je většina dílů vozu je zaměnitelná s díly Mercedesu NG / SK, mají i stejnou logiku označení dílů, takže dokáží suplovat originálu za zlomek ceny.





Dobový test exportního vozu ruského magazínu Za Ruljom (2007) uvádí: „*Nákladní vozy BeiBen jsou velmi podobné Mercedesům, ale vzhledem také veškerá podoba končí. Při detailním pohledu na testovaný sklápěč, osazený motorem Weichai 615 (místy již rezavý), který není nic jiného, než prastarý licencovaný Steyr, v Číně velmi oblíbený pro jeho nízkou cenu. Jeho 279 koní a 1160 newtonmetrů na takový sklápěč nestačí, naložený vůz pak i velmi silně kouří. Odizolování kabiny je navíc velmi slabé. Hydraulika značky Hyva je čínská licence, ze které se již loupe barva*
..“

Jestli šlo o tendenční článek z důvodu v zájmu domácích výrobců je otázkou. Například v náročných soutěžích mezi vojenskými vozidly pořádaných armádou RF totiž BeiBen armády ČLR i velmi schopné ruské stroje umí porazit.

Platnost licenční smlouvy s Daimlerem vypršela v roce 2003 a ten o tři roky později zažaloval North Benz s tím, že stále používá slovo „Benz“ v názvu společnosti a produktu, čímž porušuje výhradní práva registrované ochranné známky. Nakonec společnost změnila svůj obchodní název na BeiBen, resp. **Bei**fang **Ben**chi, což v překladu znamená North Benz.

Produktová řada dnes stále zahrnuje vozidla s nosností 8 až 50 tun s uspořádáním pohonu kol 4x2 až 8x8 případně i 10x8. Použity jsou licenční planetové nápravy Mercedes-Benz, které jsou dle uživatelů lepší jak licenční Steyr. Pro svoji mimořádnou robustnost, vysokou nosnost a životnost je BeiBen dodává i jiným výrobcům vozidel. Maska už dnes také nemá tvar NG, ale novější SK, ze které někdy používá i dveře. Nejčastější agregáty Weichai jsou dodávány se vstřikováním Bosch, od prastaré řady plnící Euro II až po nejnovější s Euro V, jejíž vývoj probíhal ve spolupráci s AVL Graz, u něhož výrobce udává životnost 1,2 milionu kilometrů. Zajímavostí je, že na podvozku řady NG staví i elegantní model V3, jehož kabinu vyvinul německý EDAG a vychází z Actrosu MP2, se kterým má například identické čelní sklo a umí plnit i normu Euro VI.

BeiBen se zaštiťuje certifikáty kvality ISO nebo TÜV a export je impozantní. Zahrnuje země středního východu, UAE, země Afriky, ale také Pákistán, Singapur, Jižní Ameriku nebo SNS, často i ve formě rozložených vozů.

V propagačních materiálech prodejců společnosti je často zmiňován odkaz na technologie Mercedes-Benz, samotný Daimler Benz se o dřívější spolupráci s výrobcem BeiBen zmiňuje velmi nerad.





Export vozů BeiBen na Africký kontinent, kde má silné zastoupení i díky těžebním zájmům ČLR. Podobně jezdí tyto vozy například v největším lomu na uhlí na světě v mongolsku, ale slouží i třeba na Kubě, nebo ve Venezuelské armádě.

Tiema

Dle dostupných zdrojů se od počátku u Tiemy jednalo o nelegální kopii řady NG s kulatými světlomety. Číňané totiž získali v 70. letech několik vozidel NG specifikace 2026. Od sedmdesátých let do začátku osmdesátých let dováželi terénní verzi Mercedes-Benz 2026 (6×6). Plán na její lokální koprodukci selhal kvůli sporům ohledně ceny, vzhledem k tehdejší situaci čínské ekonomiky nebylo zcela možné splnit podmínky Daimleru . Proto následovala osvědčená cesta čínského automobilového vývoje - demontáž, měření a tvorba výkresové dokumentace s následnou výrobou nástrojů pro produkci jeho kopie. Tímto „vývojem“ byla pověřena společnost Tiema (v překladu železný kůň) z města Chongqiq, na jihozápadě země, která byla součástí již zmíněné zbrojní skupiny.

Prototypové vozy TM-SC2030 byly zhotoveny v roce 1983. Následně si pak soudruzi dovezli z NSR legální licenci na mechanickou převodovku ZF a licenci na vzduchem chlazené vznětové motory Deutz (Yuachai) V8.

Nákladní vozy vždy používaly nápravy technologie Mercedes-Benz ze sesterské Chongqing Dajiang, nakolik u nich bylo použití technologie Mercedes-Benz oficiální, není známo.



V roce 1985 tak byl oficiálně uveden sériový model XC2200 s roční produkcí 2000 vozů. Od počátku byly vozy mimo armádu dodávány i v podobě speciálních podvozků pro potřeby tamního ropného průmyslu.

Čína v roce 1995 dodala 441 vozů Thajské armádě, podobně těmito vozy vybavila i armádu Pákistánu, Indonésie nebo Srí Lanky. V roce 2004 se Tiema stala dceřinou společností BeiBen (tedy po vypršení smlouvy s Daimlerem) ze stejného zbrojního koncernu Norinco. Postupně se v rámci skupiny začala zaměřovat převážně na vojenská a speciální vozidla, zatímco civilní nákladní automobily byly předány společnosti BeiBen, vzhledově jsou vozy až na logo identické. Tiema je považována za relativně silnou regionální značku na jihu země, na severu

zase mnoho lidí tuto značku nezná, tam je známější BeiBen. Výrobky jsou dnes vyváženy do mnoha zemí v jihovýchodní Asie, Afriky nebo na Střední východ.

(Pozn.autora: Jak to bylo s kopií kabiny nelze dohledat ani v diskusích na nezávislých čínských truckforech, kde se zmiňuje pouze detailní zmapování originálu, ze kterého si následně vyrobili vlastní formy lisovacího nářadí. Nad tím, jak tehdy dosáhli takové věrohodnosti z lokálních raznic, lze pouze spekulovat. Jako možný zdroj se nabízí i Jugoslávský výrobce FAP, ale je otázka, zda-li by si toto vůbec k Daimleru dovolil. Na druhou stranu, v rámci socialistického bloku by nešlo o nic výjimečného, například rumunský Roman (licence MAN), maďarská Rába (licence DAF) produkovali v ČLR také. Vzhledem k tomu, že Tiema patřila od počátku pod předchůdce zbrojařské skupiny Norinco, lze předpokládat, že nejspíš fungovala i jako páka na Daimler pro její vyjednávání ohledně Joint venture a následný vznik North Benz v roce 1988. Pak se už Tiema v tichosti dostala k originálním řešením).

Ssangyong

Jihokorejský Ssangyong Motor zahájil počátkem 90. let technologické partnerství se společností Daimler Benz v osobním a komerčním sektoru. To mělo umožnit SsangYongu uchytit se na nových trzích, aniž by bylo nutné budovat vlastní prodejní a servisní infrastrukturu. Zároveň to mělo doplnit Mercedesu portfolio na tehdy vzkvétajícím trhu SUV a vznikl tak model Musso. SsangYong však těžil z této aliance i dlouho poté, co jí Daimler Benz opustil. Produkoval například upravenou verzi dodávky Mercedes-Benz MB100 (předchůdce Vita) pod názvem Istana a používal i design Mercedesu na mnoha dalších modelech, včetně jeho platforem, nebo lokalizovaných motorů a převodovek (jako například sedan Chairman s technikou Mercedesu W124).

Počátkem 90. let začala montáž rozložených vozů řady SK s přeplňovaným motorem OM442 V8. Z důvodu maximální životnosti byl výkon motoru snížen na 340 koní, aby bez problémů najel 2,5 milionu km (mimochodem, tyto nákladní vozy v Koreji nebo ruském dálném východě jezdí i po 30 letech). Převodovka je manuální desetistupňový Eaton, s pohonem kol 6×4 nebo 8×4. Rám byl zesílený tak, aby splňoval požadavky domácích uživatelů a jejich časté přetěžování.



Po třech letech montáže řady SK představila společnost v roce 1993 vlastní, modernizovanou lokalizovanou verzi SY. Původní evropský design byl změněn tak, aby vyhovoval asijské estetice. Světlomety byly přemístěny do masky chladiče, přibyl spoiler nad čelním sklem pro zlepšení aerodynamiky, nebo se objevily sešikmené pevně zasklené boční skla v B sloupku v jediném středním provedení délky kabiny. Nápravy používal pouze lokální korejské. Model SY ze závodu Pyeongtaek se produkoval ročně v počtu 5 000 vozů.

Konec nákladního vozu SY ovšem přišel dříve, než se očekávalo. V roce 1997 totiž Ssangyong vyhlásil bankrot a získala jej společnost Daewoo Motor. Ta model SY z portfolia odstranila, neboť konkuroval jejímu nákladnímu vozu. Přesto to nebyl konec definitivní…

SHAC Huizhong

V roce 2004 získal čínský SAIC 51% společnosti SsangYong od Daewoo Motor, která se sama dostala po roce 2000 do potíží a skončila v nucené správě. Číňani si ovšem následně odvezli výrobní linky nejen na nákladní model SsangYong SY, ale i model Istana (upravený van

MB100), nebo licenční autobus Mercedes Transstar a klíčové pracovníky vývoje. Tyto modely následně začal vyrábět bez jakéhokoliv vědomí Daimleru u svého výrobce užitkových vozidel SHAC Huizhong. Společnost SAIC byla v Korei obviněna z krádeže technologií vyvinutých s podporou jihokorejské vlády a nesplnění slibu pokračujících investic. Toto jednání v Číně však není nic neobvyklého.



V roce 2005 uvedla společnost SHAC Huizhong také vylepšený model s názvem těžký nákladní vůz řady Shark s agregáty Weichai, Shanghai Diesel, Cummins Engine. Pohon odpovídá modelu SY, tedy 6x4 a 8x4, doplněnému o dvounápravovou variantu 4x2.



V roce 2013 skončila a nová generace nahradila stejnojmenné předchůdce.

Sinotruk

V září 2010 společnost China National Heavy Duty Truck Group získala kompletní sadu technologií a celou výrobní linku společnosti od SHAC Huizhong. V červenci 2012 byl oficiálně uveden Sinotruk Hohan, vycházející z kabiny Huizhong (resp. Ssangyong SY). Model Hohan s budkou Ssangyong společnosti Huizhong jsou dnes na licencovaném šasi MAN a licenčními motory MAN nebo Steyr.





Kabina modelu Hohan dostala v posledním provedení výrazný facelift zasahující do plechů. Původní SK tak připomíná už pouze velmi vzdáleně, střední délka budky určená pro SY však zůstala stejná.

Foton Auman



První těžké nákladní vozidlo Foton bylo oficiálně představeno v Pekingu v roce 2001. První model Auman H1 využívá kabinu převzatou bez vědomí Daimleru od Nroth Benz (BeiBen),

motor Weichai (Steyr), nápravy technologie Ancaster a obrácené logo společnosti Adidas. V následujícím roce byl představen těžký nákladní vůz Auman druhé generace s novou kabinou Isuzu, která postupně nahradila kabinu Mercedes-Benz NG, se kterou vzniklo pouze 16 tisíc kusů vozů.

Od roku 2012 se Foton stal oficiálním partnerem koncernu Daimler Benz pro produkci nákladních vozidel v Číně.

TATA

Každý, kdo navštívil Indii, nemohl si tam nevšimnout všudypřítomného nákladního vozu TATA řady LPT/LPK, nápadně připomínajícího Mercedes série NG. Společnost TATA začala v roce 1954 spolupráci s Daimler Benz a montáží nákladních vozů Mercedes. V roce 1983 pak založila divizi Heavy commercial vehicles která přinesla tento model.



Budka je na první pohled NG, ale jedná se pouze o inspiraci jejím designem, s NG nemá společného vůbec nic, jak je někdy mylně uváděno.



V 80.letech podnik ČSAD Praha používal, stejně jako Hungarcamion, protoyp výrobce Ackelmann Freuhauf GLZ (Großraum Lastzug), aerodynamicky upravený model NG s hliníkovou nástavbou a přívěsem se spací nástavbou kterou vytvořil slavný Luigi Colani. Vůz údajně později skončil u cirkusu.

Komerční sdělení

https://www.topnahradnidily24.cz/autodily/brzdovy_buben/10133

https://truckfocus.cz/technika/229,brzdove-desky-pro-uzitkova-vozidla