

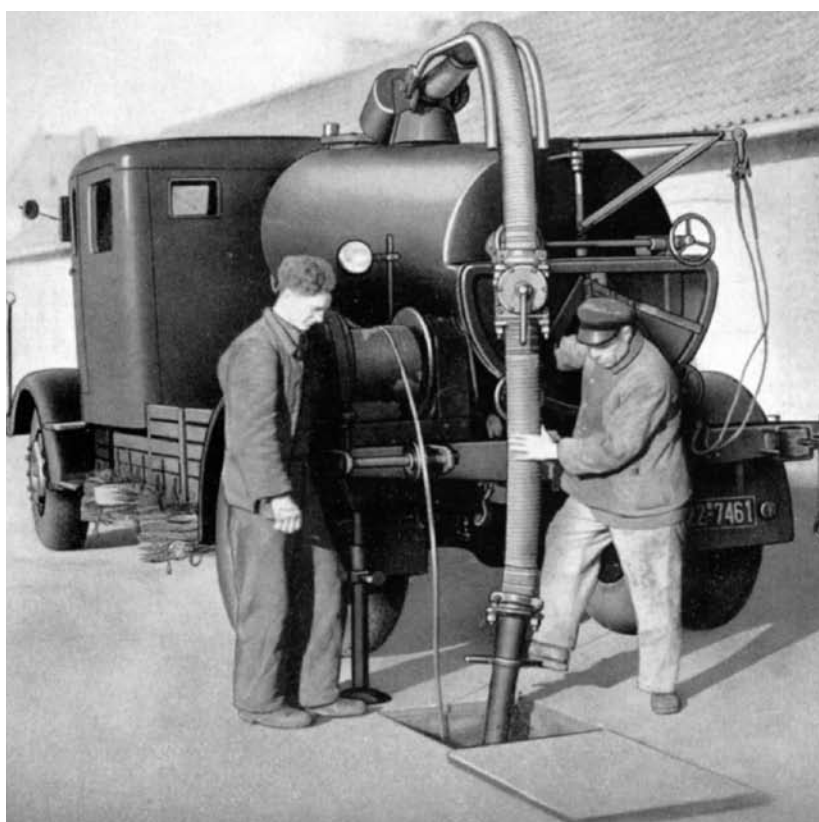
Před norimberskou továrnou vyrovnaná řada dokončených vozů, připravených k expedici.



# MAN typ MK

Prvním poválečným civilním nákladákem norimberské firmy MAN se stal dvounápravový pěti-tunový vůz s označením MK. Vyrábět se začal již v roce 1945 a jeho produkce trvala do roku 1950. Byl vybaven řadovým, vodou chlazeným, šestiválcovým vznětovým motorem typu D 1040 G o objemu 8 litrů. Jednalo se o motor s přímým vstřikem do kulového prostoru, vytvořeného ve dně pístu.

V prospektu se uvádělo, že toto řešení je výsledkem nejnovějších výzkumů firmy, týkajících se spalování a že při něm dochází k nejmenším tepelným ztrátám. Za charakteristické rysy motoru byl pokládán vysoký výkon (120 koní (přes 88 kW) při otáčkách 2 000 za minutu), vynikající schopnost startování za studena a malá spotřeba paliva. Ta byla udávaná na 18 litrů na



## M·A·N DIESEL

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG A.G.  
WERK NÜRNBERG

Jednou z komunálních nástaveb byl cisternový vůz, určený k odsávání bahna a čištění a údržbě městských kanalizací. Kvůli vícečlenné posádce byla tato verze vybavena dvojitou kabinou. Vyobrazení pochází z firemního prospektu, kde je vůz právě „v akci“.



Výrazně hranatá silueta vozu MAN typu MK vyniká zejména při pohledu zepředu. Rovněž je dobře viditelná nezvykle velká světlost přední nápravy. Montované reflektory jsou v tomto případě z předválečné produkce firmy Bosch o průměru 200 mm.

100 km a to byla na robustní pětitudový nákladák spotřeba v té době opravdu mimořádně nízká! Motor měl mazání se suchým karterem, což znamenalo, že zásobník oleje byl ve zvláštní plechové nádrži pod vanou motoru. Propojení této nádrže s karterem fungovalo jako dvojice plechových chladičů oleje.

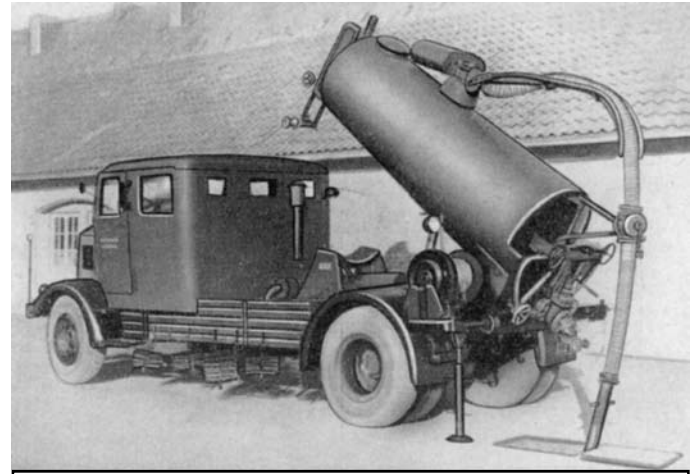
Na předku motoru byla skříň rozvodů, na které byl uložen kompresor brzd a huštění pneumatik, pod ním dynamo a uprostřed ventilátor chladiče. Po pravé straně měla své místo vodní pumpa. Všechny tyto pomocné agregáty pohánely klínové řemeny od řemenice na klikovém hřídeli. Po levé straně vycházel ze zadní stěny skříň rozvodů hřídel náhonu řadového vstříkovacího čerpadla.

Na motor navazovala odolná a nenáročná jednodamelová suchá spojka, která přenášela výkon na pětistupňovou převodovku, kde čtyřka byla přímý záběr a pětka fungovala jako rychloběh.

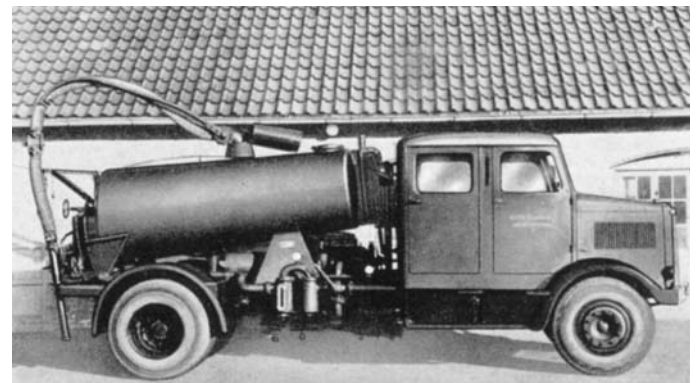
Podvozek tvořil rám snýtovaný ze dvou podélníků tvaru rybího břicha, což byl charakteristický rys všech rámců nákladních vozů MAN. Podélníky se lisovaly z konstrukční oceli. Obě nápravy byly pevné, zavěšené na dlouhých podélných listových perech. Zadní náprava byla tradiční konstrukce MAN, to znamená, že její nosnou část tvořil velmi masivní výkovek z jediného kusu, na jehož koncích byly uloženy náboje kol. Hnací síla byla na kola přenášena z diferenciálu umístěného za nosným výkovek nápravy prostřednictvím poloos, na jejichž koncích byla široká ozubená kola s přímými zuby, která zastávala funkci kolových redukci.

Přední osa byla také kovaná a byla nezvykle vysoko uložená, takže vůz disponoval mimořádnou světlou výškou. Řízení šnekové, systém Ross, bez posilovače.

Co se týká kol, uváděla firma, že dodané vozy mohou být vybaveny buď ocelovými diskovými koly, nebo dělenými šestipaprskovými ráfky typu Trilex. Z dnešního pohledu je zcela nezvyklé to, že se tak nedělo na přání zákazníka, ale dle momentálních dodacích možností firmy – bylo po válce a v rozbořeném Německu byla nouze jak o subdodávky dílů, tak zejména o pneumatiky. Z toho důvodu byly sice jako základní rozměr udávány pláště 10,00 – 20, ale zároveň se



Cisterna kanalizačního vozu byla, kvůli vyklápení odsátého bahna, sklápěcí...



Pohled z boku na vůz pro čištění kanalizace, kde je dobře vidět dvojitá kabina.

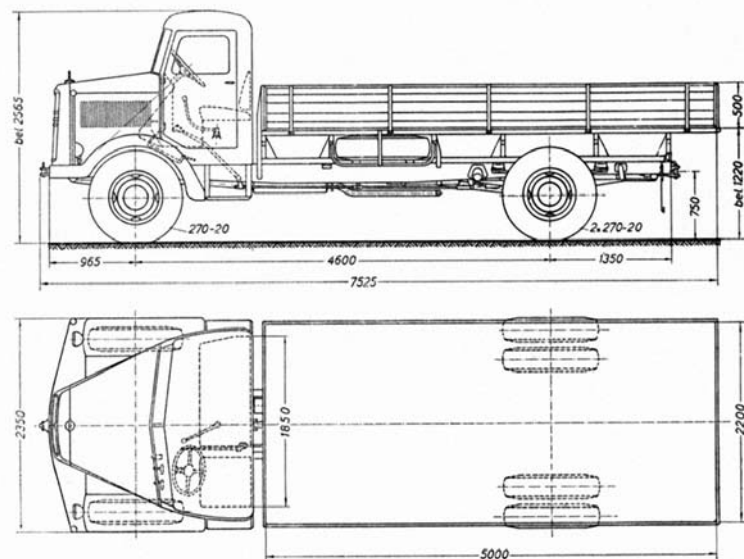
**M·A·N**  
*Diesel-Lastwagen*  
 Typ MK

**der starke und hochwirtschaftliche Wagen für Ferntransporte und Nahverkehr**  
 Fahrgestelltragkraft 6500 kg – 120 PS Dieselmotor

Barevná titulní stránka prospektu

nevylučovalo, že vůz bude osazen například lehčím rozměrem 9,75 – 20, nebo těžším rozměrem 10,50 – 20 či dokonce milimetrovými pneumatikami 270 – 20.

Provozní brzdy vozu byly vzduchotlakové, bubnové, na všech čtyřech kolech. Byly jednotného systému pro všechna provedení podvozků a měly přípojku pro vlečný vůz. Ruční brzda účinkovala pouze na zadní kola.



Rozměrový náčrt standardního valníkového provedení.

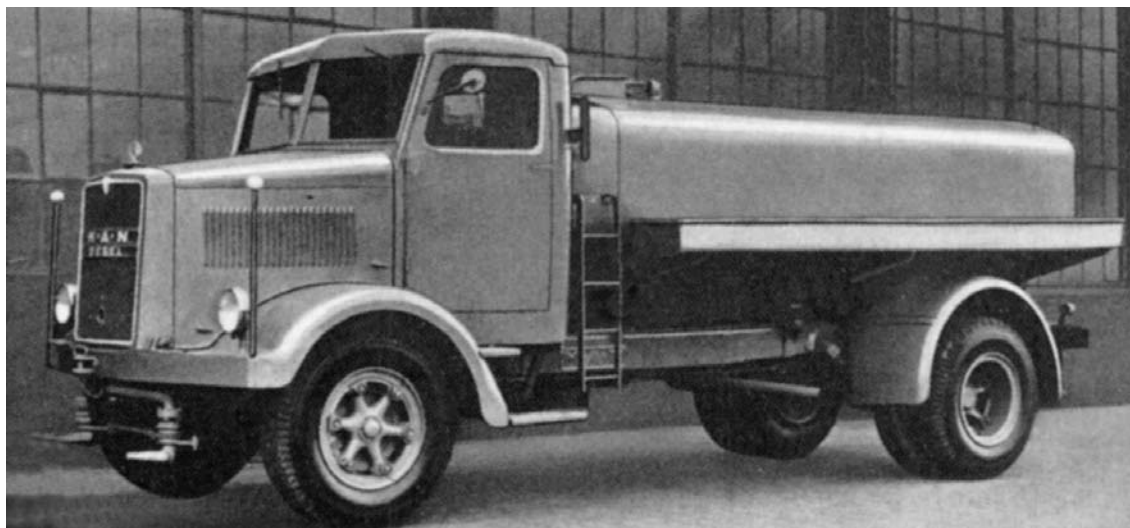
K výbavě vozů MAN typu MK patřila 130 litrová palivová nádrž, umístěná uvnitř kabiny, pod sedadlem řidiče. Dále elektrické příslušenství, které zahrnovalo dynamo 12 V/ 300W, dvě baterie 12 V/ 90 Ah nebo 12 V/ 105 Ah (opět dle dodavatelských možností) a k tomu starter 4 ks / 24V s přepínačem 12/24 V. Všechny podvozky, s výjimkou speciálních nástaveb, měly nejen tažné zařízení pro vleč, ale i vlečný čep vpředu, vprostřed předního nárazníku.

Nový pětitunový MAN byl pro poválečné Německo tak trochu zázrak, takže není divu, že se jeho podvozek stal nositelem snad všech myslitelných nástaveb. Základem byla jednoduchá, ale značně široká kabina s dvoudílným šípovitým čelním sklem. Byla tak široká, že se do ní kromě řidiče vešly nejen dvě, ale dokonce tři další osoby posádky. Typický vzhled dodávala vozu krátká, na bocích žebrovaná, dopředu se svažující kapota. Továrna uváděla, že díky krátkému předku má řidič dobrý výhled na vozovku těsně před vozem. Většina nákladníků té doby se začínala již zaoblovat, ale MAN ne, jeho předek zůstal stále hranatý a tak si vysloužil přezdívku „Eckhauber“, tedy něco jako „Hranáč“, nebo přesněji „Hranatá kapota“...

Sériově byly montovány dva stírače, elektrické vyklápěcí směrovky a vysoká tykadla, pružně uložená na koncích předního nárazníku, která ohraničovala vnější rozměry vozu. Elektrická výzbroj byla rozmanitá, směrovky, reflektory, koncová světla i osazení palubní desky se mohly lišit vůz od vozu, podle toho, co kde v poválečných letech továrna sehnala.

Základní karoserií byl standardní dřevěný valník s plechovanou podlahou o délce ložné plochy rovných 5 metrů. Vlevo pod ložnou plochou bylo uloženo rezervní kolo, vpravo byla rozměrná uzamykatelná skříň na nářadí. Kromě standardního

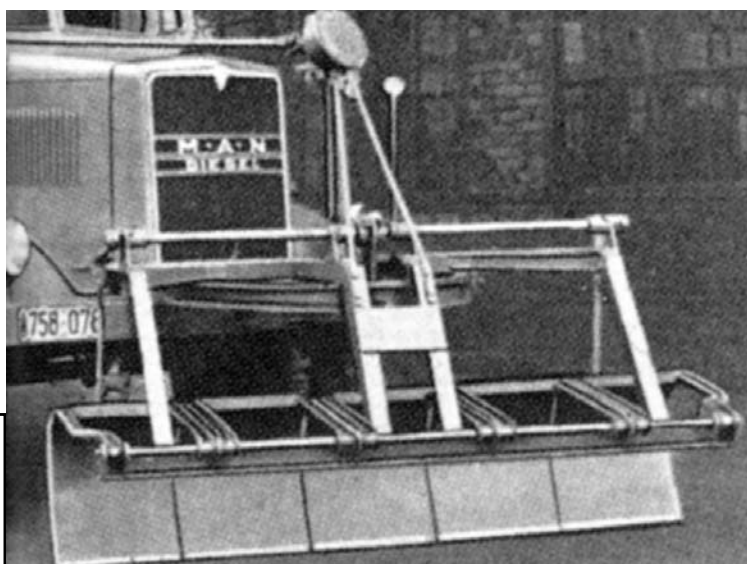
*Zvláštním příslušenstvím, které se nabízelo kvůli celosezónnímu využití cisterny, byl pro tyto vozy uzpůsobený šikmý pluh, určený k odklízení sněhu v zimních měsících. Zvedání a spouštění pluhu se dělo mechanicky, ručním kolem na dlouhém vodorovném hřídeli, probíhajícím nad kapotou. Spolujezdec musel mít otevřené okénko kabiny a pluh ovládat rukama, což muselo být v zimních měsících opravdu pikantní!*

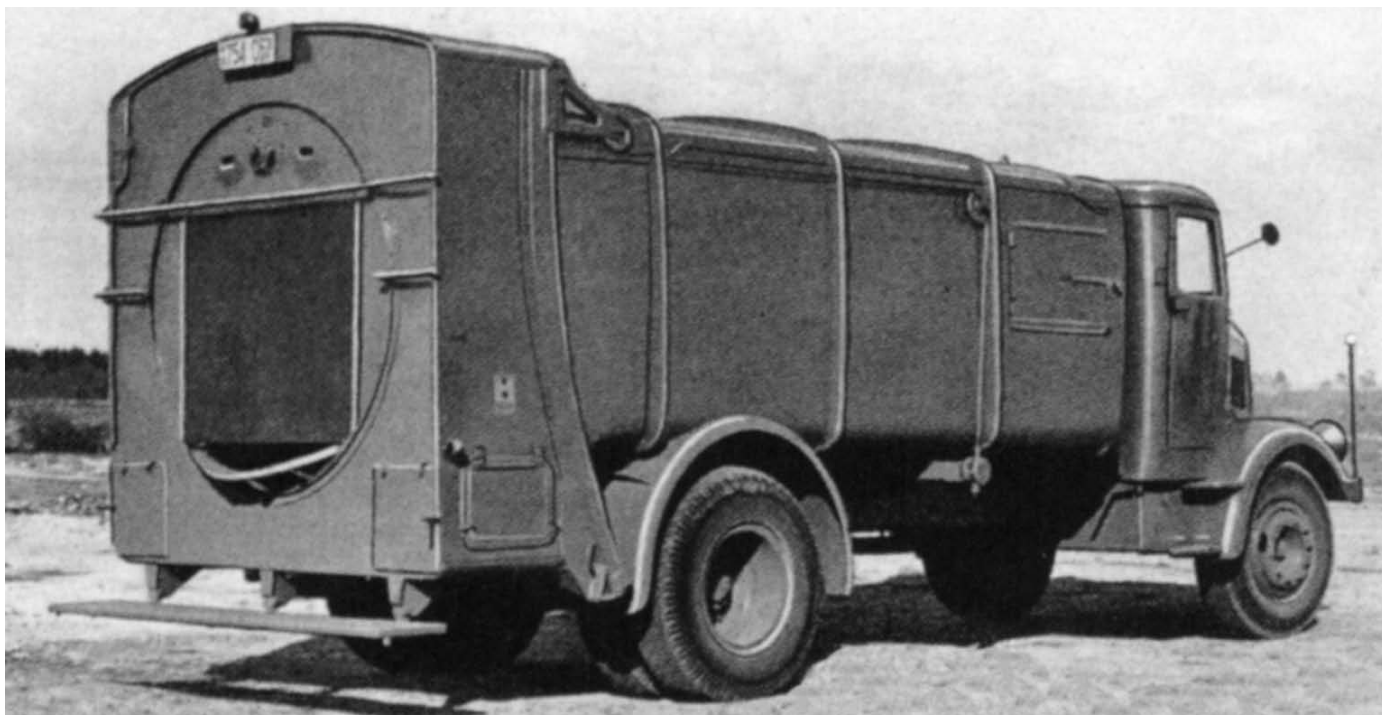


*Cisternový kropící vůz na kolech s dělenými ráfky typu Trilex, vybavený velkými reflektory Bosch v chromovaném provedení, které by spíš sloužely drahé a luxusní limuzíně...*



*Další nástavbou, určenou pro komunální účely byl vůz pro odvoz fekálií. Vyobrazené provedení má, jak je řečeno v textu, alternativně montovaná kola systému Trilex, s dělenými ráfky.*





Popelářský vůz, jehož karoserie se z místa řidiče dala hydraulickým válcem systému Meiller vyklápět směrem dozadu.

inzerce

valníku se dodávala hydraulická sklápěčka, skříňový vůz a mnoho dalších provedení, z nichž velká část byla karosovaná jinými firmami. Byly to samozřejmě hasičské vozy jak cisternové, tak s výsuvnými žebříky, vozy se zvedací plošinou pro opravy trolejových vedení, stěhovací karoserie, výsypné vozy pro rozvoz uhlí a další.

### Technické údaje:

Rozvor:	4 600 mm
Rozchod vpředu	1 900 mm
Rozchod vzadu	1 726 mm
Světlá výška přední nápravy	485 mm
Světlá výška zadní nápravy	330 mm
Délka ložné plochy	5 000 mm
Šířka ložné plochy	2 200 mm
Výška normálních postranic	500 mm
Celková délka vozu	7 600 mm
Celková šířka vozu	2350 mm
Hmotnost podvozku	4 000 kg
Hmotnost podvozku s kabinou	4 250 kg
Hmotnost vozu bez vybavení	4 800 kg
Přípustný tlak přední nápravy	3 750 kg
Přípustný tlak zadní nápravy	7 000 kg
Celková váha naloženého vozu	10 500 kg
Nosnost	5 000 kg
Tažná síla na háku	6 500 kg
Výkon motoru	120 koní (88 kW)
Počet válců	6
Ventilový rozvod	OHV
Vrtání	110 mm
Zdvih	140 mm
Objem válců	8 litrů
Nejvyšší otáčky motoru	cca 2000/min.
Točivý moment	44 kgm
Maximální rychlost	60 km/hod.
Normovaná spotřeba	18 l/100 km



## MYSLETE S NÁMI NA BUDOUCÍ GENERACE

**Naše nejslavnější motocyklová značka JAWA ožívá a ráda by doplnila svůj archiv tak, aby obsahoval co nejúplnější množství historických podkladů.**

JAWA hledá dobové prospekty, plakáty, fotografie, technickou dokumentaci, ať již v originále nebo v kopiích.

Kdo můžete k historii československého motocyklového průmyslu něco podobného poskytnout, ozvěte se!

Oslovte i své příbuzné či známé, o nichž se domníváte, že podobné podklady mají.

Hledáme všechno, co se týká Jawy, Ogaru, Esa.

**Kontaktní osoba: Dalibor JANEK**  
**GSM: +420 602 953 615, e-mail: jawa@bpa.cz**