

# Kettenkrad

Lehký polopásový transportér NSU HK-101 SdKfz 2 Kettenkraftrad – hovorově Kettenkrad – byl jeden z kuriózních, ale o to víc technicky zajímavých bojových prostředků, který v průběhu druhé světové války používal německý wehrmacht.

JIŘÍ MANDÍK



Vozidlo i dnes upoutá každého návštěvníka muzea. Pokud má člověk štěstí a spatří je na některé ze vzpomínkových akcí, vždy tento stroj přitáhne pozornost svým netradičním propojením malého pásového „traktoru“ s masivním motocyklovým kolem. Malý, avšak konstrukčně složitý stroj se speciálním určením spatřil poprvé světlo světa coby výrobek firmy NSU-Werke AG v německém Neckarsulmu, kde jeho výroba probíhala od roku 1940. Byl obdařen vynikající schopností pronikat i těžko průchodným, zejména horským terénem. V jeho dobře promyšlené konstrukci s nezapomenutelným designem lze spatřit práci berlínského inženýra Heinricha Ernesta Kniekampa, který tento neobvyklý dopravní prostředek vyvíjel od roku 1939.

Kolopásový transportér s říditky byl vyvíjen se záměrem použití u tehdy nových výsadkových vojsk německé luftwaffe a také se počítalo s jeho nasazením u horských jednotek wehrmachtu. Měl to být nikterak masivní dělostřelecký tahač lehkých kanonů, především bezzákluzových či speciálních výsadkových 3,7cm Pak 35/36. První typ malého tahače nesl označení NSU-101 a do služby německé armády byl zařazen až v půli roku 1941.

Stroj s krkolomným názvem Sonderkraftfahrzeug 2 kleines Kettenkraftrad vstoupil však na scénu již rozběhlého kolotoče druhoválečných událostí poněkud opožděně a propásl tedy možnost se masivně zúčastnit nasazení u německých výsadkářů. V době jeho zařazení do služby již utrpěly výsadkové síly německé luftwaffe při bojích na Krétě

velké ztráty. Německé výsadkové jednotky poté bojovaly jako pozemní síly a speciálně pro tento účel vyvinutý lehký dělostřelecký tahač již pro ně nebyl prioritou.

Malý tahač s jen o málo většími rozměry dnešních sněžných skútrů ne disponoval ani nikterak velkou nosností, ta činila pouhých 325 kg. To však bohatě postačovalo k přepravě řidiče a dalších dvou členů osádky s jejich osobní výzbrojí, které mohl tento „pásový motocykl“ vézt i zdánlivě neprůchodným terénem. Díky tomu v průběhu války našel své uplatnění například i jako průzkumné vozidlo a vozidlo pro důstojníky. Stroj o vlastní hmotnosti 1235 kg však dokázal spolehlivě utáhnout speciální vozík naplněný 450 kg materiálu.

Nadále se tedy i navzdory původnímu záměru v německém wehrmachtu používal jako zásobovací prostředek pro plnění obtížných úkolů, zejména v oblastech s velmi špatně schůdným terénem. Vozidlo vybavené pásy dokázalo proniknout blátem i písčitém povrchem, kde mu nevadilo ani stoupání 45°.

Základ konstrukce tohoto tahače tvořila jakási pancéřová vana. V její přední zaoblené části byla ukotvena odpružená motocyklová vidlice osazená masivním kolem, jehož drátěný výplet byl nahrazen lisovaným plechovým diskem, který byl odolnější a méně náročný na údržbu. Přední kolo s blatníkem se natáčelo motocyklovými říditky. Avšak pokud bylo kolo natočeno ve větším úhlu, na straně, ke které bylo nasměrováno, došlo k automatickému přibrzdění pásu za pomoci tehdy pokrokového systému Cletrac-Lenkbremse; přitom druhý běžící pás podobně jako u tanku usnadnil otáčení vozidla prakticky na místě.

Vozidlo bylo široké pouhý jeden metr, což znamenalo lepší průchodnost sutí

» SdKfz 2 Kettenkraftrad

