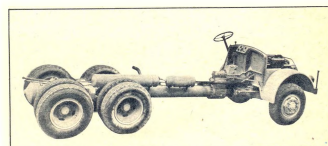


Legendární nákladní automobil Tatra 111 má 70 let...

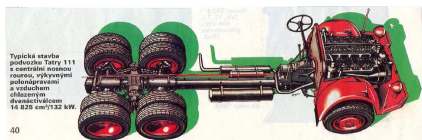


V celých dějinách naší automobilové výroby snad nenajdeme druhý nákladní vůz, který získal takovou popularitu, jako Tatra 111. Vznikla v době okupace, na základě zkušeností, získaných s typem Tatra 81. Původně byla zkonstruována výhradně pro vojenské účely, neboť v této době (1942) již v našich automobilkách civilní výrobní program prakticky zanikl. Výrobce zvolil opět koncepci s páteřovým rámem, tvořeným centrální troubou, s výkyvnými polonápravami a pohonem všech kol. S ohledem na snadnější údržbu však použil

vzduchové chlazení, se kterým měl bohaté zkušenosti, získané na zážehových motorech osobních automobilů. První vozy měly užitečnou hmotnost pouhých 6 500 kg, jak vyplývá i z označení těchto sérií zlomkem 6 500/111, další pak 8 000 kg a označení 8 000/111. Lišily se navzájem provedením zadních per a jejich příčných nosníků a dodatečně byly po válce upravovány na vyšší užitečnou hmotnost, mimo jiné i montáží větších pneumatik. Jejich karosérie, vyráběné z nůhražkových materiálů, nevynikaly zvláštní elegancí, což platí zvláště pro budky s kostrou z tvrdého dřeva, potaženou fibrem. Měly malá svisle postavená okénka a vyráběly se výhradně ve valníkovém provedení. Ani s jejich spolehlivostí to nebylo právě růžové, což vyplývalo jednak



z příliš vysokého výkonu motoru, dosahovaného při vysokých otáčkách 2 250 ot./min na úkor životnosti, jednak z malé chuti zaměstnanců kopřivnické továrny dodávat německé armádě kvalitní výrobky. Obě řady válců svíraly úhel 75 stupňů, každá měla vlastní chladicí ventilátor, kompresní poměr byl 16,5 : 1. Rozvod OHV dostal celkem tři vačkové hřídele, dva po stranách motoru, třetí uložený



Typická stavba podvočku Tetry 111 s centrální troubou, polonápravami a páteřovým rámem. Chlazení motoru - chlazením chlazením 14. 829 cm7132 str.

mezi oběma řadami válců. U starších vozů se montovala dvě vstříkovací čerpadla po šesti jednotkách, a to z nedostatku odpovídajícího čerpadla s dvanácti jednotkami. Ventilátory poháněly u těchto motorů Galovy řetězy. Pro zvýšení životnosti poklesl později výkon na zhruba 147 KW (200 k) při 2 000 ot./min a nakonec na asi 136 KW (185 k) při stejných otáčkách. Klikový hřídel byl u všech motorů skládaný a uložený ve válečkových ložiskách. Na motor navazovala suchá dvoukotoúčová spojka. Čtyřstupňovou mechanickou převodovku doplnili konstruktéři přídatnou dvoustupňovou skříní a mezinápravovou rozvodovkou. Celkem měl tedy vůz 8 převodových stupňů pro jízdu vpřed a 2 pro jízdu vzad. Základ šasi tvořila obvyklá nosná trouba, motor se však nacházel nad přední nápravou, pro dosažení větší světlé výšky, většího předního nájezdového úhlu a lepších vlastností v terénu. Odpérování zadních výkyvných polonáprav zajišťovala podélně uložená půleliptická pera, vpředu však byla šikmo uložená vetknutá čtvrteliptická. Provozní vzduchotlaková brzda působila na všechna kola, parkovací s mechanickým převodem a ruční pákou na kotouč, uložený za poslední nápravou vozu. Řízení mělo převod šnekem. Automobily používaly dvanáctivoltové elektroinstalace se dvěma akumulátory, přepínačem 12/24 V, dynamem o výkonu 300 W a čtyřnadvacetivoltovým spouštěčem o výkonu 4,4 kW (6 k). Tyto přístroje nesly značku Bosch. Na nejstarší výrobní série se montovaly pneumatiky 270 X 20“, odpovídající rozměru 10,00 X 20“. Novější vozy jezdily na pneumatikách 9,75 X 20“, 10,00 X 20“ a 10,50 X 20“. Ráčky nejstarších sérií měly rozměr 8 X 20“, novějších 9 a 10 X 20“. Pneumatiky byly vždy stejné na celém vozidle, na zadních nápravách ve dvoumontáži. Samotné šasi vážilo 6 365 kg, celý vůz 8 365 až 8 460 kg. Rozchod kol činil vpředu 2 080 mm, vzadu 1 800 mm, rozvor náprav 4 175 + 1 220 mm. Vůz byl 8 550 mm dlouhý, 2 500 mm široký a 2 570 mm vysoký. Výška s nataženou plachtou vzrostla na 3 100 mm, ložná plocha měla délku 5 500 mm,



šířku 2 350 mm a postranice vysoké 500 mm, s nástavky až 900 mm. Vůz potřeboval k otočení průměr asi 20 m, dosahoval nejvyšší rychlosti 75 km/h a spotřeboval



Na extrémně zkráceném podvozku se montovalo provedení Tatra 111 DC5, což znamenalo „dumpecar“. Byl to robustní a obratný jednostranný sklápěč, určený pro práci v povrchových dolech nebo na velkých stavbách socialistů, jako třeba budování přehrad. Světlová ocelová kostra měla tvrdí pruty pod bagrem masivní ochranný štít, chránila kabinu. Hodně těchto vozů se v tehdejší době exportovalo, zejména do zemí sovětského svazu.

podle údajů výrobce 29 l/ 100 km, což je údaj příliš optimistický. K dobrým jízdním vlastnostem v terénu přispíval vypínatelný pohon předních kol, uzávěrky diferenciálů, světlá výška 270 mm, nájezdový úhel 45 stupňů a stoupavost 58%. Palivová nádrž pojala 160 l nafty a nacházela se pod sedadlem řidiče. Olejová nádrž měla kapacitu 23 litrů, mazací soustava byla v provedení obvyklém u terénních vozidel, tedy se suchou klikovou skříní. Za vůz bylo možno připojit 1 až 2 přívěsy. Již v roce 1943 se objevilo i provedení s poněkud vzhlednější kabinou,

jejíž dřevěná kostra byla již potažena ocelovým plechem. Také rozměrnější a poněkud skloněná přední okna přispívala k lepšímu vzhledu. Po snížení výkonu motoru poklesla nejvyšší rychlost na 61,5 km/h a stoupavost na 54%. Ještě v roce 1945 zahájila

kopřivnická továrna dodávky nákladních vozů pro potřeby národního hospodářství a do konce téhož roku jich vyrobila 42 kusů. Nosnost vozidel stoupla v krátké době na 10 000 kg. Dnes je zcela neznámým faktem, že tyto automobily měly nést původně označení Tatra 112 a stejný vůz, ale bez předního náhonu, Tatra 113. Jinou neznámou skutečností je i to, že motor T 111 byl původně označen T 103. V roce 1952 došlo k rozsáhlé modernizaci. Motor dostal nové hlavy válců, které z hlediska technologického lépe vyhovovaly hromadné výrobě, ventilátory nyní poháněly klínové řemeny. Změnil se i spalovací prostor a původní písty s kuželovitým dnem ustoupily novým s vířivou komůrkou. Další změny postihly ventily a kanály v nových hlavách. Modernizovaný motor o výkonu 132,5 kW (180 k) dostal označení T 111 A. Objevily se valníky označené T 111 R a vybavené novou celokovovou budkou s negativním sklonem předního skla, vyvinutou původně pro typ Tatra 128. Budky s dřevěnou kosterou a potahem z ocelového plechu však zůstaly zachovány u sklápěčů, z nichž T 111 S měl dřevěné bočnice a zkrácený sklápěč T 111 S2 ocelové. Rozvor jeho přední a střední nápravy byl 3 825 mm, rozvor zadních náprav zůstal zachován. Představoval



nejtěžší provedení vozu T 111 kromě speciálních nástaveb, neboť vážil 9 460 kg. Také hmotnost ostatních provedení postupem času vzrůstala vlivem různých zesílení podvozkových skupin a bohatší výbavy. Modernizovaná budka těchto vozidel dostala vytápění odpadním teplem motoru a sedadlo, jehož opěradlo se dalo zavěsit na řetízky a získala se tím tak dvě nad sebou umístěná lůžka. Veškeré používané příslušenství bylo již výlučně československé výroby. Na podvozky „stojedenáctek“ se montovaly různé nástavby, ať už to byly zmíněné

sklápěče, valníky, vojenské valníky s navijákem, opatřené zesíleným předním nárazníkem, oblouky a plachtou a sklápěcími lavičkami pro mužstvo, autojeřáby, autobagry, cisterny PHM, jak vojenské, tak civilní, přepravníky volně loženého cementu, vozy pro přepravu dřeva a mnohé jiné, odvozen byl i zkrácený jednostranný sklápěč-dumpear T 147 a tahač přívěsů T 141 vybavený redukcemi v kolech pro lepší tah. Vozy se vyráběly 21 let a celkový počet se zastavil na cifře 33 690 kusů. Ze silnic je vytlačily až moderní vozy T 138/148 a 813. „Stojedenáctky“ se významně podílely na obnově poválečné republiky a nesměly chybět na žádné větší stavbě, znaly jen dřinu a vynikaly spolehlivostí, spousta vozidel byla úspěšně vyvážena do zahraničí, kde prokázali, že v kopřivnické Tatře umí vyrábět solidní nákladní auta, však také na Sibiři jí místní lidé postavili pomník, jako dík za věrné služby.....

