



# TATRA



## Spiaca



Veterán klub Tatra 141, má v názve 141 z toho dôvodu, že to bolo prvé vozidlo, ktoré zrenovovali. Neskôr prišli na rad aj ďalšie...

Vozidlo Tatra 111 C sme našli na strednom Slovensku neďaleko Liptovského Mikuláša. Predchádzajúci majiteľ nám o nej síce toho veľa nepovedal, ale podľa dokladov bola vyrobená v roku 1962. Jedno sme sa však dozvedeli, že tam stála dobrých 35 rokov. Podľa podvozku, brzdového obloženia a ďalších prevádzkových častí, sme skonštatovali, že nemohla mať najazdených ani 500 kilometrov. Problém, prečo tam tak nepohnuto stála, bol zadrený motor, a tak sme ju museli previesť do Bratislavy na podvale. To bolo v roku 2000. V takomto stave počkala až do roku 2005, keď sme ju začali renovovať. Keďže sa s ňou nejazdilo, bola takmer kompletná, len zub času a počasie sa na nej zanechalo stopy. Pod mojím vedením sme sa s odborníkmi - členmi nášho klubu pustili do renovácie. Juraj Palfy dohliadal na každého a každú súčiastku alebo diel. Bol vlastne akýsi kvalifikátor, ktorý ako prvý musel zhodnotiť prácu jednotlivca. Všetky mechanické práce mal na starosti hlavný mechanik Peter Ondriška, elektrikou bol poverený Štefan Oravec alias Káblík a odborným poradcom zase najmladší člen klubu Ferko Baliga. V dielni to veľakrát vyzeralo ako v úli. Chceli sme stihnúť našu veteránsku akciu a prísť na Prvého mája s novúčkou zrenovovanou cisternou.

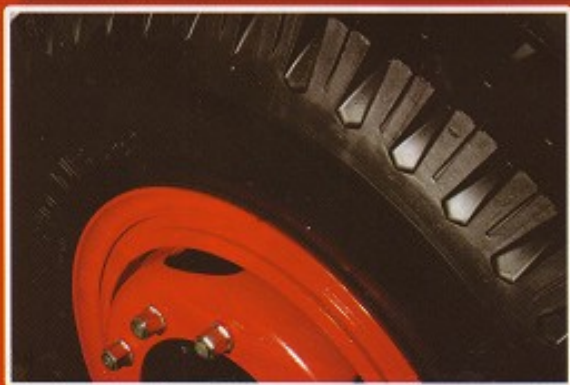
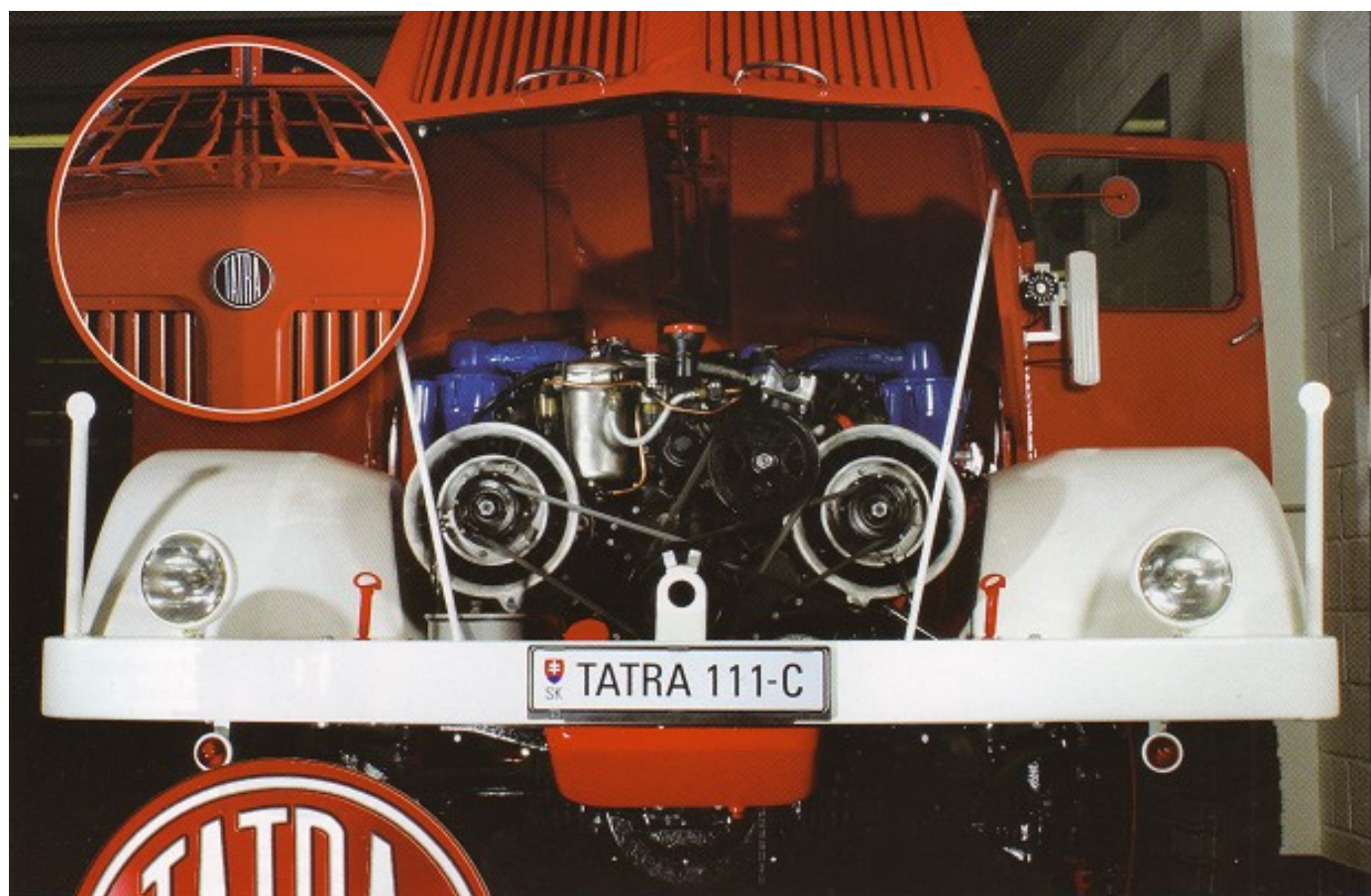


## Ruženka

Nepodarilo sa. Práce sme prerušili len 15 hodín pred začiatkom akcie, pretože renovácia podľa nás nespĺňala vysoký štandard, ktorým je náš klub známy. Hneď po skončení veteránskej akcie sme sa pustili do opravovania a dokončovania renovácie. Určite si budú mnohí myslieť, že je to tlačová chyba, ale naozaj sme našu cisternu renovovali len deväť týždňov! 17.11.2005 sme v priestoroch nášho klubu slávnostne odhalili za prítomnosti všetkých členov a pozvaných hostí nádherne zrenovovanú Tatra 111 C. Jej oficiálna premiéra bola až nasledujúci rok na Prvomájovej Veterán Tatra Rallye 2006. Predviedli sme sa s ňou aj na Rallye Beskydy a za sebou má už i návštevu zahraničia a to na Stretnutí nákladných vozidiel troch krajín, usporiadanom v Rakúsku. Sme pyšní na našu Ruženku, ktorú sme prebudili z dlhého spánku a veríme, že nám bude všetkým robiť radosť na mnohých stretnutiach historických vozidiel.

*Ing. Peter Baliga  
foto: Kristína Schreiberová*





Automobilová cisterna 7000 litrov bola montovaná na podvozku Tatra T111C, ktorá sa líšila od normálnej valníkovej verzie len úpravami, potrebnými pre cisternu.

**Výrobná značka: Tatra**  
**Typ: 111 C**

**Výrobca:** Tatra, národný podnik, Koptivnice, cisternová nadstavba - Brandýské strojárny a slévárny n.p. Brandýs n/Labem

**Charakteristika vozidla:** Cisternový automobil na prepravu pohonných látok s pohonom 6x6

**Motor:** Výrobca: Tatra, n.p., Koptivnice **Typ:** 111 A

**Princíp činnosti:** Štvortaktový, vznietový s priamym vstrekom paliva, ventilový rozvod OHV. Počet valcov: 12.

**Zdvihový objem:** 14825 cm<sup>3</sup>, vrtanie 110 mm, zdvih 130 mm. Kompresný pomer 16,5 : 1.

**Výkon:** 132,39 kW (180 k) pri 1800 ot.min-1.

**Chladenie:** Vzduchom, nútené, pomocou dvoch ventilátorov.

**Mazanie:** Tlakové, oboje so suchou skriňou.

**Palivové zariadenie:** Vstrekovacie čerpadlá Bosch alebo Pa1, dve spriahnuté šesťvalcové, alebo jedno dvanásťvalcové. Hrubý a jemný čistič paliva.

Pre uľahčenie štartu sú čerpadlá vyhavené presuvníkom vstrelu.

**Spojka:** Suchá, dvojlamelová, mechanicky ovládaná

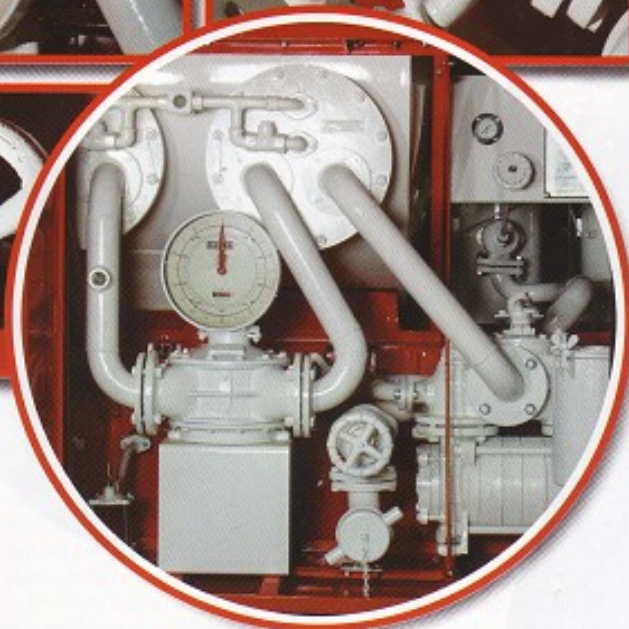
**Prevodovka:** Štvorstupňová + spätný chod. **Pridavná prevodovka:** Dvojstupňová s možnosťou zapojenia predného pohonu

**Rám:** Centrálny nosný rám vytvorený rúrou veľkého prierezu. V nosnej rúre uložené hnacie hriadele a diferenciály náprav.

**Nápravy, kolesá a pneumatiky:** Kyvadlové, odpružené listovými pružinami. Ploché ráfy rozmeru 10 - 20, pneumatiky 11,00 - 20 eHD.

**Brzdový systém:** Prevádzková brzda vzduchotlaková bubnová na všetkých kolesách. Zaisťovacia brzda mechanická prevodová, pôsobiaca na bubnu na vývode hnacieho hriadeľa na konci nosnej rúry.

**Kabína:** Celokovová, trojmiestna. Čelné sklá s negatívnym sklonom, vyklápacie. V strede umiestnená prístrojová doska s potrebnými prístrojmi a ovládacími prvami. **Nástavba:** Celokovový objem nádrže je 7600 litrov,



užitočný objem 7000 litrov. Nádrž je rozdelená prepážkami. Vlastné obslužné zariadenie s armatúrami, čerpadlom a výdajným zariadením.

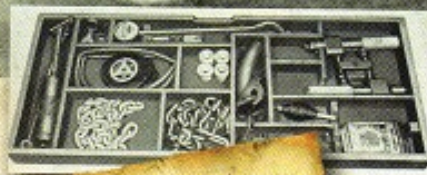
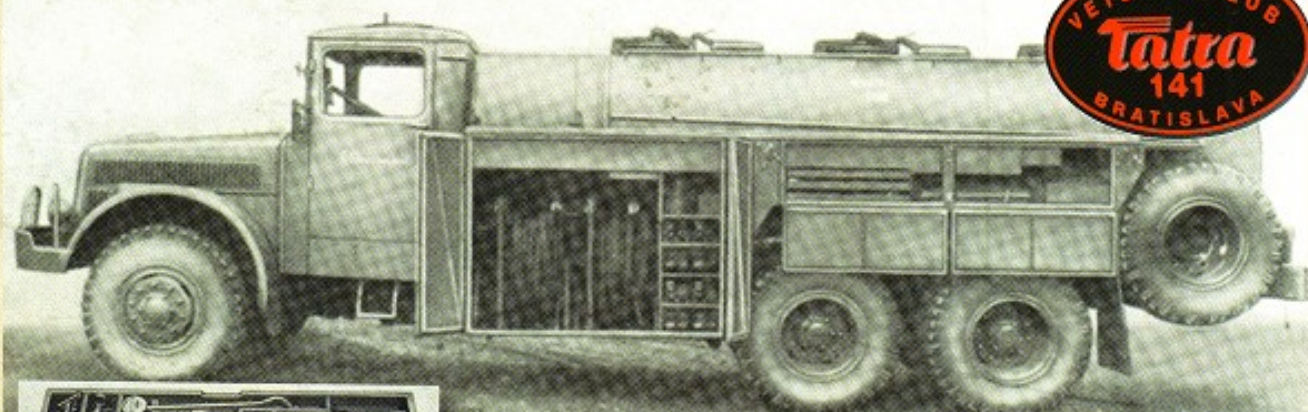
**Elektrické príslušenstvo:** Napätie 12 V, dva akumulátory 12 V, dve 200 W dynamá uložené vo ventilátoroch. Štarter so spínačom na 24 V s výkonom 4,41kW (6 k).

**Rozmery:** Dĺžka – 8300 mm, šírka – 2500 mm, výška – 2650 mm. Svetlá výška 290 mm. Rázvor medzi nápravami 4175 mm + 1220 mm. Rozchod vpredu 2080 mm, vzadu 1800 mm.

**Výkony a spotreba:** Najvyššia rýchlosť pri maximálnych otáčkach motora 61,5 km.h<sup>-1</sup>. Spotreba podľa normy ČSN pri rýchlosti 45 km.h<sup>-1</sup> 36,6 litrov. Norma spotreby v armáde v lete 45 litrov, v zime 54 litrov nafty. Štúpanosť základného modelu 54 %, brodivosť bez úprav 80 cm.

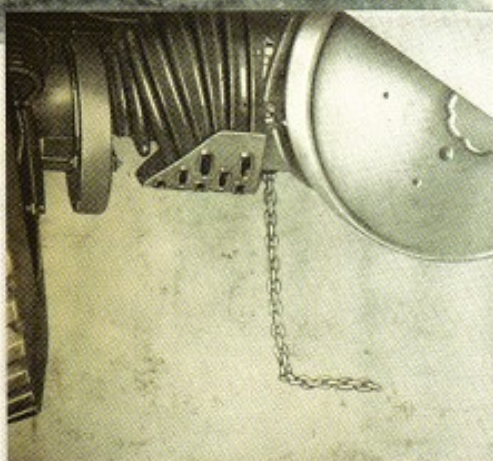
**Zaujímavosti:** Počet vyrobených kusov: viac ako 33 000.

Verzia s cisternou na prepravu pohonných hmôt je najdlhšie používaná verzia základného modelu Tatra 111.



### Uzemňovacia reťaz:

Na skrini prvej zadnej nápravy je skrutkou upevnená uzemňovacia reťaz dĺžky 750 mm, ktorá sa pri jazde ťahá po vozovke a vytvára vodivé spojenie medzi pneumatikami izolovanou kovovou konštrukciou vozu a zemou, dôležité pre bezpečnosť cisterny. Koncové články reťaze sa stálym ťahaním po vozovke pochopiteľne obrusujú. Dĺžku reťaze je preto potrebné občas kontrolovať a v prípade potreby doplniť na pôvodnú dĺžku 750 mm náhradnými článkami, ktoré sú k tomuto účelu vo výstroji vozu.



### Zdvíhanie a spúšťanie náhradných kolies:

Pri tomto vozidle nebolo možné uložiť náhradné kolesá pod voz, tak ako je to pri vozidle s valníkovou karosériou. Preto boli tieto kolesá umiestnené na zadných bočných častiach cisternovej nádrže. Pri normálnej ručnej manipulácii by sa ťažké náhradné koleso, vážiace asi 160 kg, veľmi obtiažne dávalo dolu

a nasadzovalo, nehľadiac na to, že by na to ani posádka vozu nestačila. Bolo skonštruované zvláštne jednoduché zdvíhacie zariadenie, umožňujúce ľahko a bezpečne vykonať celú manipuláciu s kolesom aj jediným mužom a to v priebehu niekoľkých minút.

