

► **TATRA 11, 12 (1923–1934)**

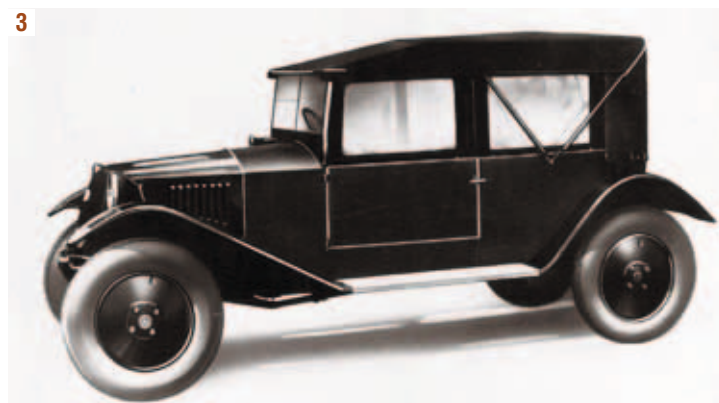


Foto Tatra



PRŮKOPNÍK

Originální konstrukce s centrální nosnou rourou se představila na lidovém voze Tatra 11...



TOM HYAN

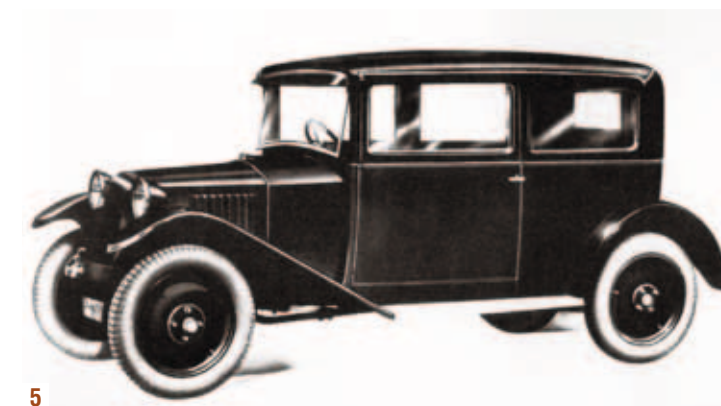
1 Prototyp Tatra 11 na zkušební jízdě počátkem dvacátých let

2 Tatra 12 s uzavřenou karoserií (model 1927)

3 Tatra 11/12 jako kabriolet (vozy byly značeny též 4/12 HP podle daňového a skutečného výkonu)

Malý lidový automobil Tatra 11 byl v roce 1923 prvním, který zbořil konvence a prosadil koncepci páteřového rámu s centrální nosnou rourou a výkynými polonápravami (v tomto případě jen vzadu), jež proslavila kopřivnickou automobilku a na nákladních vozech Tatra slouží dodnes. Unikátní koncepce podvozku měla premiéru na typech Tatra 11, 12 a užitkovém 13, které uvedly vzduchem chlazený plochý dvouválec OHV 1056 cm³ s protilehlými válci. Tatra ve dvacátých letech poprvé zaměřila k lehkým osobním vozům, určených pro širší masy klientů, kteří měli hlouběji do kapsy. Dílo se zdařilo, po desetiletí patřily Tatry 11 a 12 k nejprodávanějším typům značky. Literatura uvádí celkem 3767 vozů typu 11 do roku 1927 a 7222 typu 12 do roku 1934 (či údajně do 1936), jiné prameny hlásají

počty 3540 a 7525; odvozených lehkých užitkových typů 13 bylo celkem 834 (nákladní i malé autobusy, v nabídce 1924 až 1933). Automobily Tatra 11 se liší na první pohled od novějších typů 12 absencí předních brzd, v prvním případě byly bubnové brzdy ovládané lankou jen vzadu, ruční působila rovněž na zadní kola. Tatra 12 měla mírně zvýšený výkon motoru a suchou čtyřlamelovou spojku, Tatra 11 třílamelovou. Při základním rozvoru 2635 mm byla Tatra 11 o něco kratší, užší a nižší při stejné karoserii (dodávala se jich však řada podle přání klienta). Jinak byly celková koncepte i tvarové řešení shodné. Je opravdu neuvěřitelné, co všechno malé Tatry vydržely. Výjimkou nebyly vozy s nájездem přes jeden milion kilometrů, a to je jejich majitelé nešetřili, někdy jimi nahrazovali i traktory pro obdělávání svých políček. Tatry 12 jezdily ještě



4 Tatra 11 s prodlouženým rozvorem jako nástavková limuzína pro šest cestujících (1926)

5 Tatra 12 s uzavřenou karoserií (model 1926)

6 Upravená Tatra 11 obsadila první dvě místa ve třídě 1100 cm³ na slavné Targa Florio (1925)

► **TATRA 12 (11)**

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – vzduchem chlazený zážehový plochý dvouválec Tatra 12 (11) s protilehlými válci, uložený podélně vpředu; jeden spádový karburátor Zenith 26 ABC nebo 26 VAFD, zaměnitelný za Jikov 26 POV; OHV 2V; 1056 cm³ (ø 82 x 100 mm); 4,9:1; 10,3 (8,8) kW, resp. 14 (12) k při 2800 min⁻¹; zapalování elektromagnetické Bosch FF2 v pořadí válců 1-2, svíčky M18; generátor 6 V/60 W, akumulátor 6 V/40 A.h; suchá třecí spojka čtyřlamelová (třílamelová); čtyřstupňová převodovka se zpětným chodem, řazení pákou na podlaže; hnací hřídel bez kloubů v nosné rouře, čelní diferenciál, stálý převod 4,8, pohon zadních kol.

PODVOZEK – centrální nosná roura; vpředu tuhá náprava, vzadu nezávislé zavěšení na kyvných polonápravách, odpružení příčnými listovými pery vpředu i vzadu; řízení šnekové pravostranné; mechanické bubnové brzdy na všech kolech (T 11: pouze vzadu); ruční brzda na zadní kola; ocelová disková kola; pneumatiky 4,00 – 18 (710 x 90).

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2635 mm (pro T 11 alternativně i jiné); rozchod kol 1200/1200 mm; délka 3600–3820 (3420 i více) mm, šířka 1510 (1480) mm a výška 1660–1720 mm; světlá výška 200 mm; objem palivové nádrže 32 l (spádové, vpředu); hmotnost podvozku od 520 kg; hmotnost vozu 690–800 (od 680) kg podle karoserie; počet sedadel 2 až 4; otevřené nebo uzavřené karoserie.

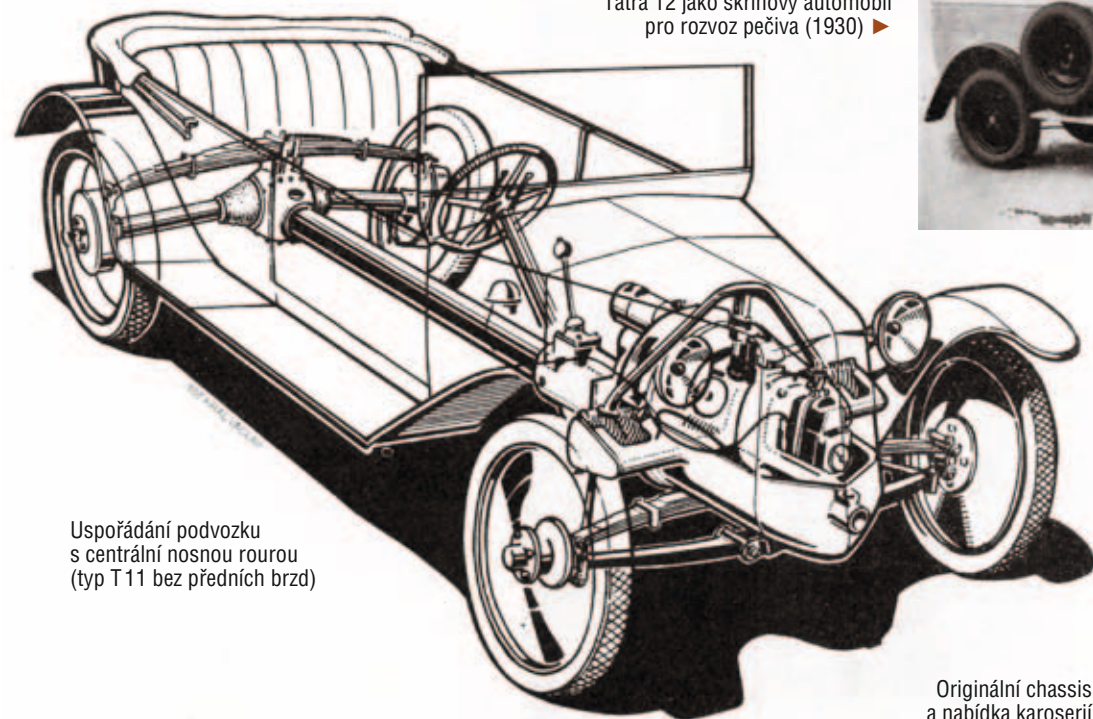
PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 70 (60–70) km/h; spotřeba paliva 9–10 l/100 km; spotřeba oleje 0,25 l/100 km.

v sedmdesátých letech, než přísné technické kontroly způsobily jejich definitivní vyřazení z provozu a přesun do kategorie historických vozidel. Malé Tatry 11/12 byly dílem Hanse Ledwinky, který se do Kopřivnice roku 1921 vrátil od rakouského Steyru. Tehdy v Kopřivnici zrovna stavěli novou automobilku a Ledwinkův projekt lidového vozu dostal zelenou, zatímco u Steyru jej odmítli. Tatra 11 slavila premiéru na Pražském autosalonu 28. dubna 1923, byla přijata skepticky pro páteřový rám i vzduchem chlazený dvouválec, a tak automobilka zahájila úspěšnou propagaci účastí v motoristickém sportu a dálkových jízdách. Josef Veřmiřovský záhy vyhrál třídu cestovních vozů do 1100 cm³ na Ecce Homo 1924 v novém rekordu, o rok později ve Šternberku úspěch zopakoval Richard Mittermüller. Největší úspěchy přinesla sezona 1925. Josef Veřmiřovský vyhrál Velkou ruskou jízdu na trase Petrohrad – Moskva – Charkov – Rostov – Tbilisi (5300 km), když projel ruskou poustinou i tam, kde ostatně těžké vozy uvázly. Ze 78 automobilů odpadlo 29, sériová Tatra vyhrála nejen závod, ale získala i první cenu za úspornost se spotřebou 7,6 l/100 km. Téhož roku obsadili Fritz Hüchel a Karel Sponer první dvě místa třídy 1100 cm³ na sicilské Targa Florio, a to v novém Hüchelově rekordu 5 h 31 min 20 s (lepší o 26 min)! Porazili favorizované Amilcary a Salmsony a v celkovém pořadí byli na šestém a sedmém místě! Kromě toho Tatra 12 došla z Prahy do Paříže za 27 h 15 min v roce 1926! Zatímco sériové Tatry 11/12 měly vpředu tuhounápravu, závodní speciály pro Targa Florio 1925 dostaly nezávislé zavěšení kol i vpředu (jako šestiválcová Tatra 17), navíc s předními brzdami (sériová T 11 je

neměla), drátová kola s centrální maticí a motor byl upraven na dvojnásobný výkon 20 kW (27 k)/5000 min⁻¹ s tříválčovým rozvodem OHV (přibyl druhý sací ventil). Bohužel pozdější osud všech tří vyrobených vozů je neznámý. V roce 1926 vystřídala Tatra 12 původní typ 11 a také ona se vyráběla s různými karoseriemi podle přání klientů, k nimž patřily nejen verze osobní (limuzína, kabriolet, sportovní roadster), ale i užitkové (skříňový vůz, či poštovní pikap). V roce 1926 se objevila i Tatra 12 s lůžkovou úpravou! Výrobce byl přesvědčen o správnosti zvolené koncepce, což ostatně dokládají segmenty textu z dobového prospektu: Veškeré dosud stávající malé vozy vyznačují se při nejmenším tou zásadní chybou, že jsou buď zmenšenou kopií velkých vozů, anebo tvoří kompromis mezi automobilem a motocyklem. Tuto hlavní chybu podařilo se znamenitým způsobem odstraniti konstruktérům našeho malého vozu Tatra, jímž dostává se obecnstvu dlouho žádaného malého vozu, k jehož provedení použila naše, jedna z nejstarších automobilových továren Evropy, veškerých bohatých zkušeností společně s nejmodernějšími požadavky automobilové konstrukce. Hlavním požadavkem malého vozu jest, aby byl laciný, aby jeho provozní výlohy byly pokud možno nejmenší, v obsluze jednoduchý, a aby majiteli zaručoval spolehlivost opravu trvalý provoz. V prospektu se pokračuje: Při konstrukci malého vozu měli jsme na zřeteli, že jest bezvýznamné, aby takový vůz dosahoval rychlosti 90 až 100 km/h, jako ku př. naše již léta s úspěchem stavěné luxusní automobily, ale že rychlost 60 až 70 km/h úplně postačí, aby lékař, obchodník, inženýr, cestující ►►►

► TATRA 11, 12 (1923–1934)

Tatra 12 jako skříňový automobil pro rozvoz pečiva (1930) ►



Uspořádání podvozku s centrální nosnou rourou (typ T 11 bez předních brzd)



Tatra 13 byla odvozenou verzí se zesílenou zadní částí (nákladní vůz 1,0t nebo malý autobus pro osm osob)

Originální chassis a nabídka karoserií pro malý automobil Tatra 4/12 HP alias Tatra 11 z dobového prospektu dvacátých let ►►





KOPŘIVNICKÁ VOZOVKA AKC. SPOL. KOPŘIVNICE NA MORAVĚ

★

ÚSTŘEDNÍ PRODEJNÍ KANCELÁŘ:

PRAHA-SMÍCHOV

PRODEJNÍ KANCELÁŘE:

PRAHA II. BRATISLAVA

BRNO

KOŠICE

MOR.-OSTRAVA

PLZEŇ

TEPLICE-ŘETENICE

VIDĚŇ I.



KOPŘIVNICKÝ MALÝ VŮZ

PRODEJNÍ BRNO

MAJITEL: KOPŘIVNICKÁ VOZOVKA AKC. SPOL.

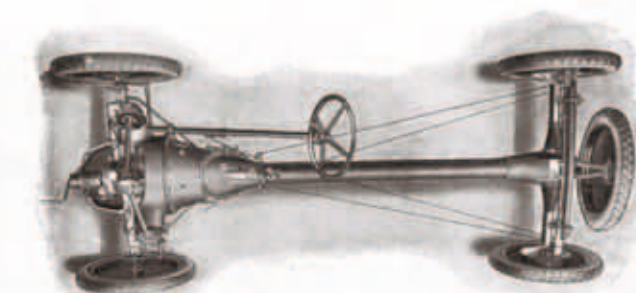
TEL. 20. 100-11

TELEGRAM: TATRAUTOMOB

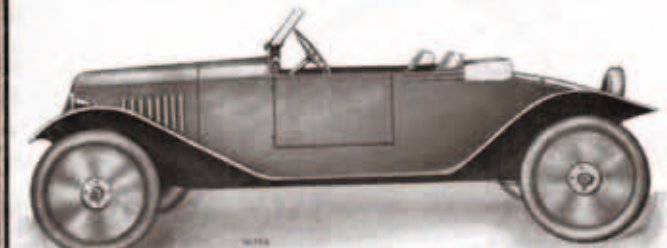
a pod. byl zcela uspokojen u vykonávání svého zaměstnání. Dříve však, než jsme se s naším malým vozem Tatra obrátili na širší obecnost, provedli naši technici zatěžkávací zkoušky na řadě takových vozů, takže dostává se ke kupci vozu dokonale provedeného, naprosto jistého, jenž mu zaručuje překonání veškerých i nejobtížnějších poměrů terainu. Zvláštní zmínku zasluhuje ještě vzdušné chlazení, které úplně postačuje pro všechna vyskytující se stoupání i za nejteplejších letních dnů a které poskytuje automobilistovi tu velkou výhodu, že má vůz stále pohotovému a že odpadá zvláště nepříjemné vypouštění chladicí vody v zimních měsících, nezbytné u vodou chlazených motorů, aby zamezilo se prasknutí válce zmrznutím chladicí vody. Motor, převodová skříň, převod i zadní osa s diferenciálem tvoří takřka v jeden blok spojený celek, který jest na obou koncích vypérován, což jest zvláštní výhodou proti všem

dosud známým konstrukcím, u nichž obyčejně motor a převodová skříň jsou vypérovány, kdežto zadní osa jest částí neodpérovanou. U našeho vozu zadní péro se zřídí samočinně dle zatížení vozu, takže při malém zatížení jest měkkší a při větším zatížení tvrdší. Patenty v tu- a cizozemsku jsou částečně již provedeny, částečně přihlášeny... Tolik tedy sdělení výrobce. Prospekt byl doplněn dopsanými cenami od 39 600 Kč za čtyřsedadlový otevřený vůz a také sdělením, že tyto ceny jsou nejnížší, a proto jakkoli sleva nemožná! Nejdražší z nabídky Tatra 11 v prospektu byly dvousedadlový vůz sportovní za 43 000 Kč a automobil s uzavřenou karoserií pro každé počasí za 51 800 Kč. Ceny rozumí se za hotové bez srážky čistě, z kopřivnické továrny aneb našich skladů, bez balení. Až do zaplacení kupní ceny zůstává prodaný vůz naším majetkem, zdůraznila automobilka. Dodací lhůta počíná teprve složením zálohy. Za

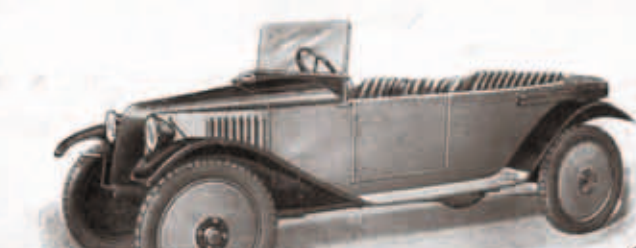
dobré provedení ručíme prvnímu majiteli vozu tím způsobem, že poruchy vzniklé v prvních šesti měsících po dodání následkem dokazatelně špatného materiálu nebo chybným zpracováním odstraníme dle naší volby buď náhradní dodávkou, nebo bezplatnou opravou v naší továrně neb našich pobočných dílnách, nebo výměnou vadných součástí. Dovozené a výlohy montáže jdou za všech okolností na vrub objednavatele. Záruka odpadá, jestliže kupec dal provést opravy neb změny na voze jinde bez našeho výslovného schválení. Ano, tak se prodávaly vozy ve dvacátých letech. Tatra 11 a 12 překonaly konkurenci, vydržely v provozu přes půlstoletí a jsou dodnes chloubou československého automobilového průmyslu. Staly se inspirací pro další typy shodné koncepce, ale s většími čtyřválcovými vzduchem chlazenými motory, které zůstaly ve výrobě až do roku 1949 (poslední byla Tatra 57B).



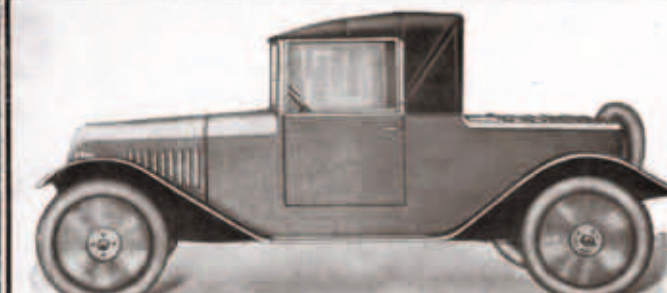
Obr. 1.
CHASSIS



Kč 43.200 - minus 20% d. z. p.
Obr. 5.
DVOUSEDADLOVÁ SPORTOVNÍ KAROSERIE



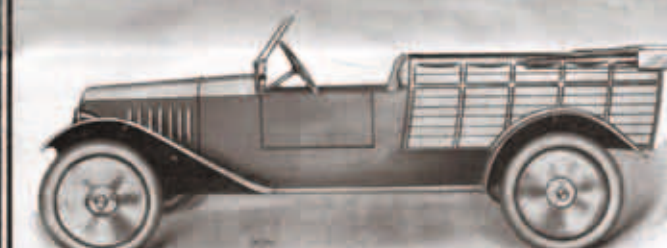
v provedení Standard Kč 39.600 - s limousinovým nádstavem Kč 6.500 - minus 20% d. z. p.
Obr. 2.
ČTYŘSEADLOVÝ OTEVŘENÝ VŮZ
(Střecha složená)



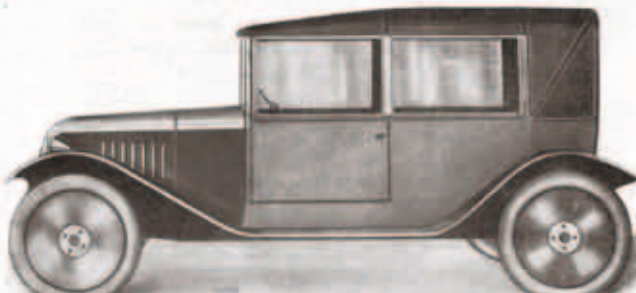
Kč 39.600 - minus 20% d. z. p.
Obr. 6.
DVOUSEDADLOVÁ KAROSERIE PRO OBCHODNÍ CESTUJÍCÍ



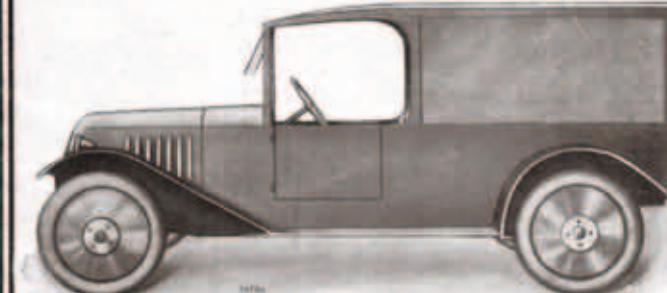
Obr. 3.
ČTYŘSEADLOVÝ VŮZ
s limousinovým nástavcem



Kč 39.600 - minus 20% d. z. p.
Obr. 7.
OTEVŘENÝ VŮZ NA ZBOŽÍ TYPU A LA NORMANDIE



Kč 51.800 - minus 20% d. z. p.
Obr. 4.
KAROSERIE PRO KAŽDÉ POČASÍ



Kč 35.100 - minus 20% d. z. p.
Obr. 8.
ZAVŘENÝ VŮZ NA ZBOŽÍ