

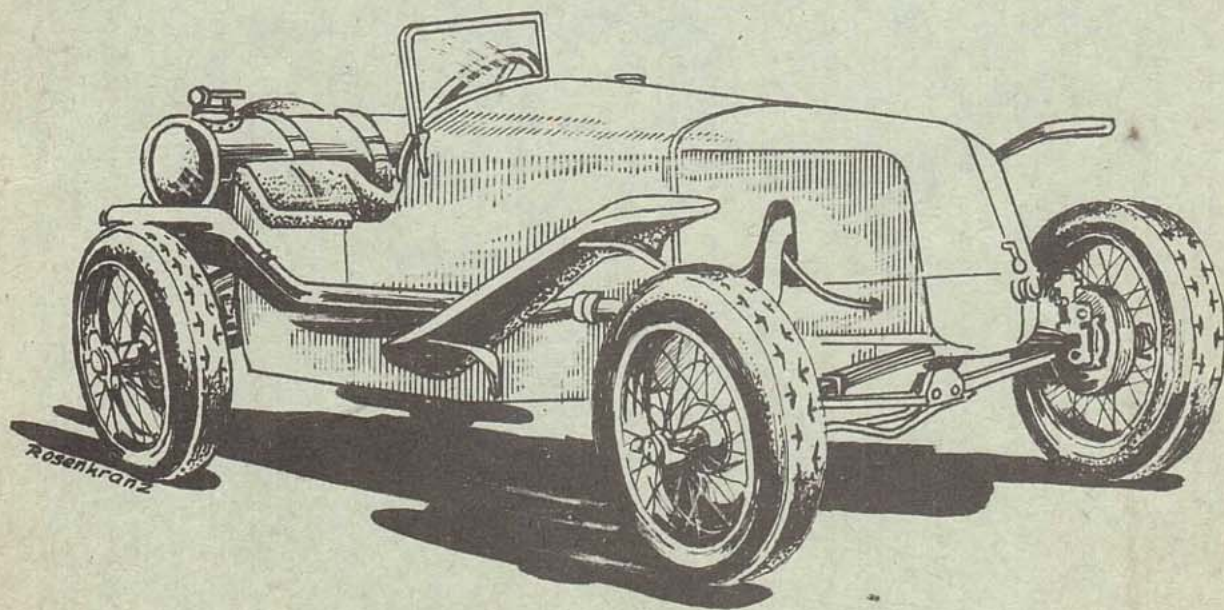
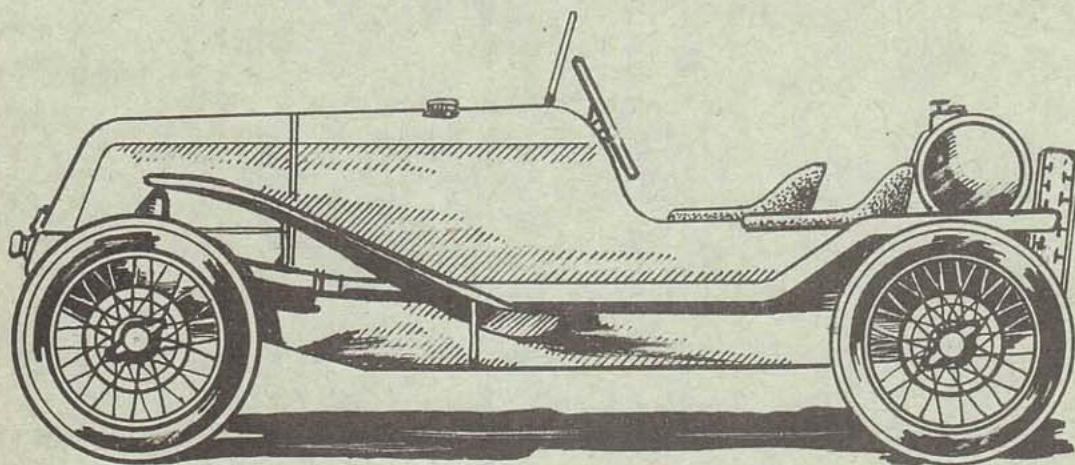
ZPRAVODAJ

7 ročník

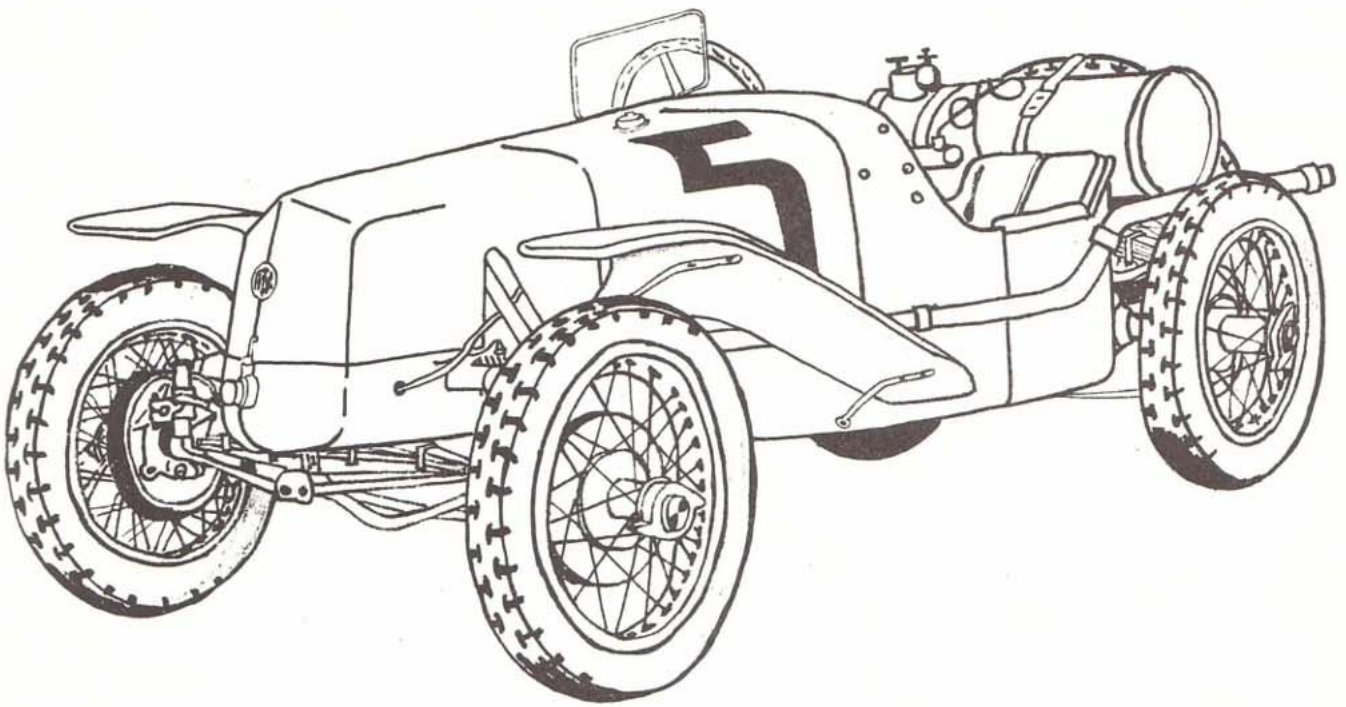
TATRA VETERAN CAR CLUBU

číslo 2

PŘI AMTK TATRA KOPŘIVNICE



TARGA FLORIO



1925

V letošním roce budeme všichni oslavovat 125.výročí založení závodu Tatra Kopřivnice a při této příležitosti je také nutné připomenout si, že uplynulo již 50 let od doby, kdy kopřivnická automobilka slavila významné úspěchy svých nových vozů Tatra 11 a Tatra 12, kterými byly obsazeny automobilové soutěže Stuttgart, Ecce Homo, Targa Florio a Velká ruská soutěž spolehlivosti. Zmíněné úspěchy potvrdily výhody nové konstrukční koncepce automobilů s dvouválcovým vzduchem chlazeným motorem, páteřovým rourovým rámem a s výkyvnými polonápravami.

Bezesporu k největším úspěchům na zmíněných soutěžích patří účast a výborné umístění na nejtěžším a nejnáročnějším závodě světa na Sicilii.

Sicilský závod Targa Florio je automobilovým závodem na okruhu. Dokonce je to jeden z nejstarších závodů na okruhu na světě. Při bližším prozkoumání charakteru trati však zjistíme, že pouhý název "závod na okruhu" ani zdaleka nevystihuje to, co jezdci se svými vozy museli absolvovat. Nejnížší bod trati je pouhých 10 metrů nad mořem a nejvyšší bod je přes 900 metrů nad mořem. Tak velkým výškovým rozdílem se může pochlubit jen málokterý speciální závod do vrchu. Mnozí experti z řad automobilových závodníků nepřeháněli když prohlásili, že Targa Florio je vlastně několik závodů do vrchu (a také ve sjezdu) sloučených dohromady.

I když vrcholem našich úspěchů na trati závodu Targa Florio jsou vítězství dosažená paní Eliškou Junkovou, bude jistě na místě, připomeneme-li si trochu podrobněji úspěchy, které si zde vydobyla značka TATRA.

Bylo to v roce 1925, kdy se na startu závodu Targa Florio objevily dva malé dvouválcové závodní vozy Tatra. Tyto vozy, řízené soukromými jezdci Fritzem Hücklem a Karlem Sponerem, obsadily ve své třídě do 1100 ccm první dvě místa. Rodák z Nového Jičína Fritz Hückel překonal dosavadní traťový rekord této třídy o plných

26 minut a Karel Sponer překonal rekord o 21 minut. V roce 1925 viděla tedy slunná Sicilie poprvé na stožáru naší státní vlajku.

Jistě nebude na škodu přiblížit si poněkud zmíněné závodní vozy, na nichž byly tak vynikající výsledky dosaženy.

Úspěchy dosažené Josefem Veřmiřovským na závodním voze Tatra 11 na soutěžích Solitude o cenu města Stuttgartu a na Eoce Homo, vedly konstruktéry k dalšímu vylepšení vozu a daly tak podnět ke vzniku tří závodních vozů Tatra 12, které si po úspěšném absolvování sicilského závodu vysloužily přízvisko TATRA 12 TARGA FLORIO.

Závodní dvouválcové Targa Florio byly oproti seriovým vozům konstruovány dosti odlišně. Nejvíce byl pozměněn motor a karoserie vozu. Válce motoru byly vyrobeny ze speciální litiny, takže snášely na brzdě i teploty tmavě červeného žáru v okolí výfuku. Každý válec měl jeden ventil sací a dva výfukové, aby se zmenšilo jejich tepelné namáhání. Klikový hřídel a ojnice byly uloženy ve valivých ložiskách, takže motor lehce dosahoval 5 000 ot/min. Kompresní poměr byl zvýšen na poměr 1 : 5,4. Takto upravený motor dával výkon 27 - 30 Ks. Důležitým, seriově dosud nemontovaným palubním přístrojem byl otáčkoměr. Vrtání válců, zdvih klikové hřídele a tedy i obsah byl stejný jako u seriových vozů. Přední náprava však už nebyla tuhá, takže všechna kola byla zavěšena na výkyvných polonápravách. Konstrukční provedení přední nápravy bylo shodné s typem T 17. Použitá kola byla drátěná s centrálním upínáním středovými maticemi v provedení Rudge - Whitworth. Stavba karoserie se svou technologií značně blížila stavbě tehdejších letadel. Byla zhotovena z překližky, která po "napaření" byla zformována do potřebného tvaru, Pouze přední motorová kapota byla z hliníkového plechu. Takováto karoserie vážila asi 25 kg. Váha celého závodního vozu byla 560 kg. Závodní vůz Tatra 12 Targa Florio byl tedy lehký a s výkonným dvouválcovým motorem dosahoval rychlosti 120 km v hodině. Protože to byla rychlost oproti seriovým vozům téměř dvojnásobná, musely se také zdokonalit brzdy. Byl zvětšen průměr brzdových bubnů, které byly pro účinn

nější chlazení opatřeny žebrovaním. Dalším důležitým zlepšením celého brzdového systému byla možnost ručního seřizování napětí ovládacích lanek během jízdy. Pro snadnější doplňování pohonné směsi byla palivová nádrž umístěna za sedadly, nad zadní nápravou. Obsah nádrže byl zvětšen na 60 litrů. Motor závodního vozu nepotřeboval ke svému chlazení vodu, zásoba pohonné směsi byla během závodu doplňována jen jednou, takže ztrátové časy při zastávkách v depu byly minimální.

Na úvodní kresbě je vůz Tatra 12 Targa Florio zobrazen tak, jak opustil výrobní závod. Při vlastním závodě na sicilském okruhu pak byly odmontovány blatníky předních kol.

Je velká škoda, že ani jeden ze tří vyrobených závodních vozů Tatra 12 Targa Floria se nedochoval do dnešní doby.

Jiří Ruml
TVCC Kopřivnice

Dodatek k I N Z E R C I :

TVCC Vysokov nabízí členům tyto nové díly na T 600:

Pumpa centrálního mazání, hřebenová tyč řízení, Věvec setrvačníku, torzní tyč, držák torzní tyče neúplný, držák torzní tyče kompletní pravý - levý, ozubené kolo 3. rychlosti na stromeček, ozubené kolo 4. rychlosti na stromeček, poloosa držáková silnější typ, náboj držákový silnější typ, cívka zapalování 12, stahovák náboje, mezikus T 600 na T 603, svíčky Bosch 18.

Zájemci nechtě se přihlásí nejpozději do 31.5.1975.

Prodám všechny dveře ke karoserii T 600, disky, gumy, duše, přední náboje kol, obě přední pera T 600. Josef Šimák, 39136 Nemyšl 37, okr. Tábor.