

MOTOROVÉ VOZY M131.1 (801)

V oblasti motorových trakčních vozidel pro místní dráhy se po roce 1945 přistoupilo z důvodů unifikace vozového parku k vývoji nového typu motorového vozu.

Stal se jím motorový vůz **M131.1** s mechanickým přenosem výkonu. Pohonnou jednotku tvořil vzduchem chlazený naftový dvanáctiválcový motor Tatra o výkonu 155 k (114 kW) spojený se čtyřstupňovou synchronizovanou mechanickou převodovkou Mylius. Přes kuželovou reverzní nápravovou převodovku se pohánělo jedno dvojkolí, přičemž vůz dosahoval maximální rychlosti 60 km/hod. Motorový vůz byl konstruován jako celokovový, 3. třídy.

Spodek vozu je svařen z ocelových lisovaných nosníků. Dlouhé nosníky jsou svařeny z jednotlivých lisovaných dílů.

Kostra vozové skříň je svařena z ocelových lisovaných nosníků tl. 2,5 a 3 mm. Na bočnice je přivařen ocelový plech o síle 1,75 mm. Střecha je vytvořena z ocelových lisovaných kružin, na ně pak je nýtován pozinkovaný plech tl. 1,25 mm.



Motorový vůz M131.1409 z roku 1955



Interiér motorového vozu M131.1549, stav v roce 2000



Řídicí pult motorového vozu M131.1

Podlaha v oddílu a představicích je dvojitá v borovém rámu. Spodní podlaha je tvořena smrkovými deskami a na ni je položena zvuková izolace. Horní podlahu tvoří prkna o síle 25 mm pokrytých PVC.

Strop a stěny v celém voze jsou z dřevovláknitých desek. Viditelné části stěn jsou potaženy textilní tapetou.

Vůz má dva stejně velké nástupní představky a jeden oddíl pro cestující, ve kterém je 48 sedadel. V představicích jsou průchozí řídičská stanoviště s řídicím pultem. V předním představku je WC, v zadním skříň na náradí se šatníkem a skříň s nádrží na palivo. Představek na zadní straně se používá jako zavazadlový oddíl. Oddíl pro cestující má příčná sedadla, rozdělená na 1+3 a 1+4. Sedadla jsou pevná, laťová s čalouněným pruhem v opěře zad.

Vstupní dveře na obou stranách představek jsou jednokřídlové, otevírané ven. Čelní průchozí dveře se otevírají dovnitř.

Okna v oddílu jsou spouštěcí s přitlačnými rámy a vyvažovači a jsou opatřena záclonami. Okno před řidičem je dvojitě v rámu z oceli, vnější i vnitřní tabule jsou z bezpečnostního skla.

Vůz je vybaven vřetenovou ruční brzdou a tlakovou brzdou soustavy Knorr.

Vytápěl se nejprve výfukovými plyny, později se zabudovalo teplovzdušné naftové vytápění agregáty používanými v autobusech.

Osvětlení vozu je elektrické, žárovkové. Nabíjecí dynamo o výkonu 1 000 W / 30 V je poháněno klínovým řemenem od motoru.

Výroba motorového vozu započala v roce 1948 v Kopřivnici, odkud se po zastavení provozu vagonové výroby převedla v roce 1954 do Studénky. Těchto malých výkonných vozů se pro potřeby ČSD vyrobilo 549 ks (z toho 209 ks ve Studénce), což byla do té doby největší série motorových trakčních vozidel v provozu ČSD. Jejich výroba byla ukončena v roce 1956.