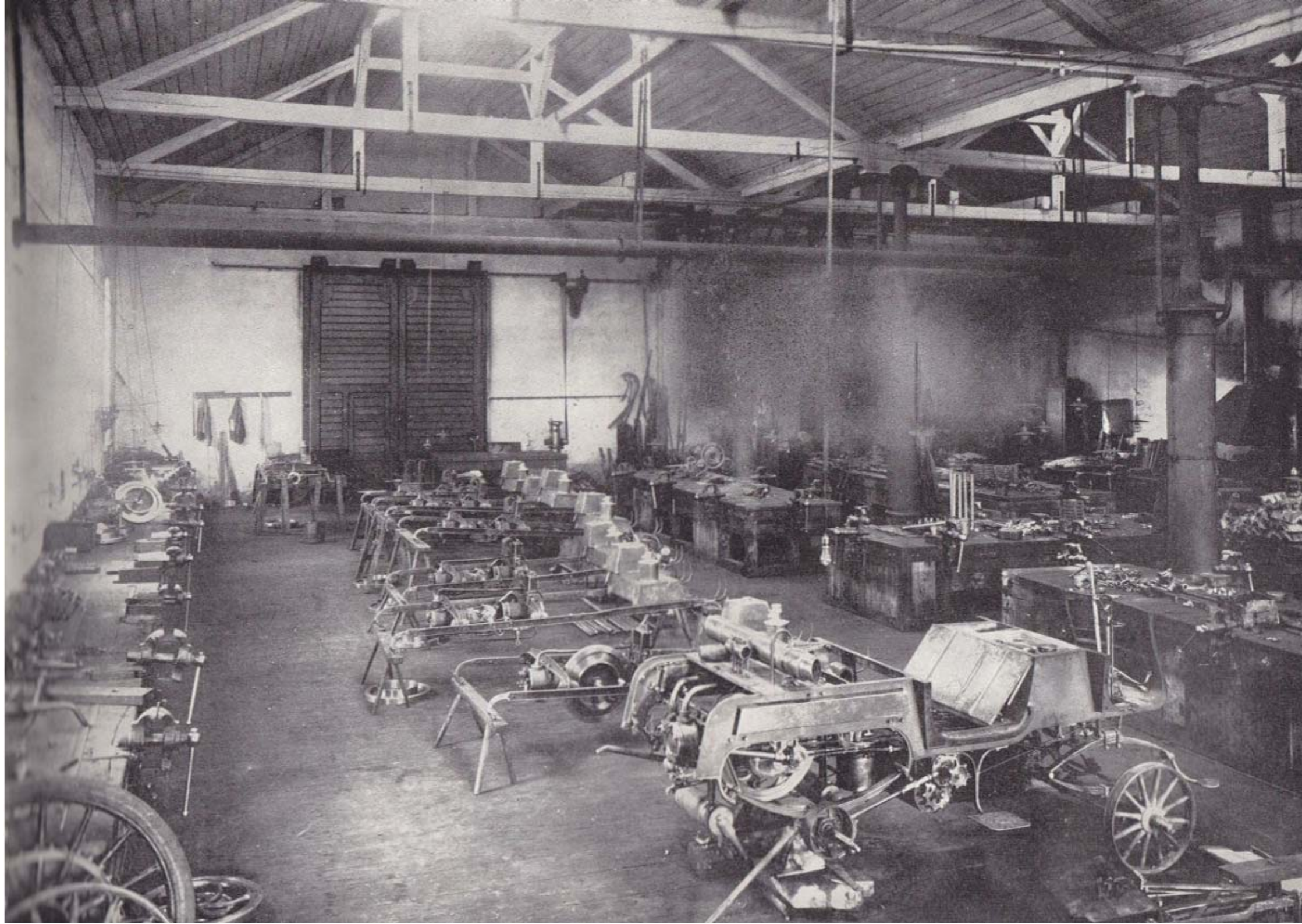
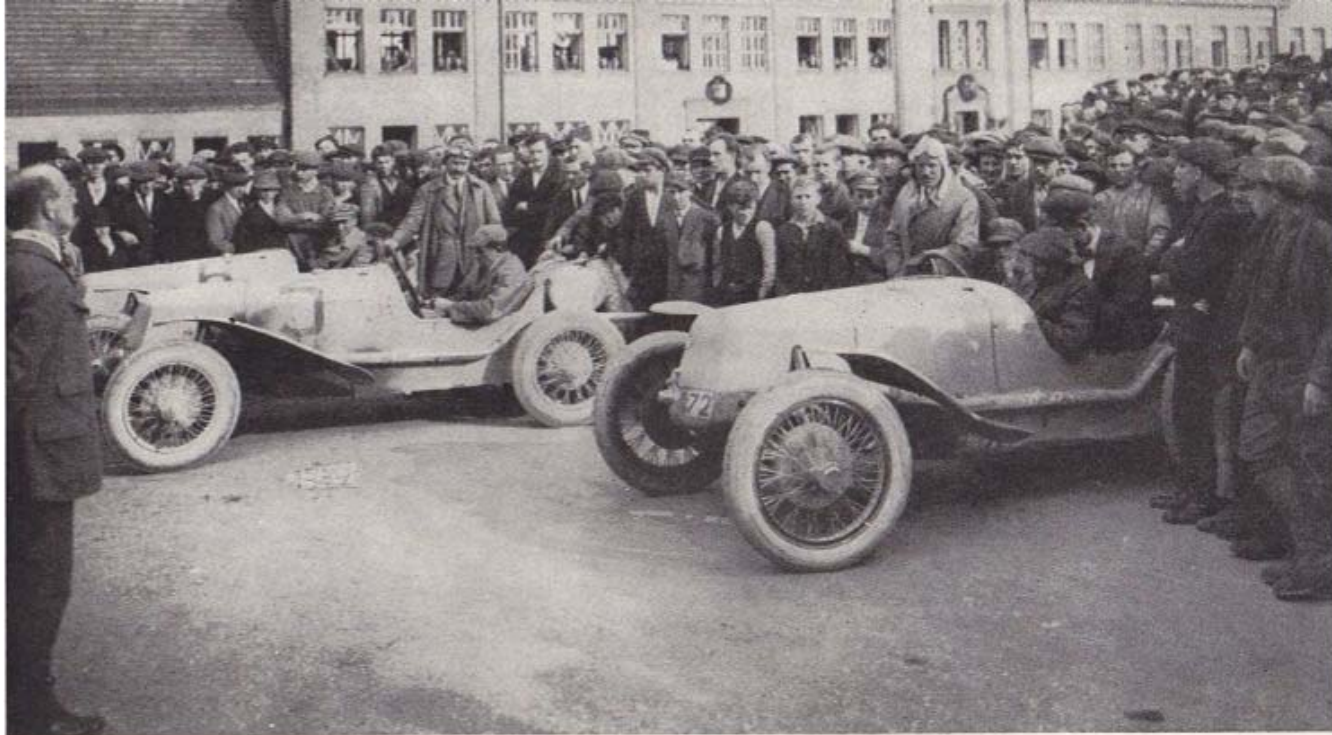




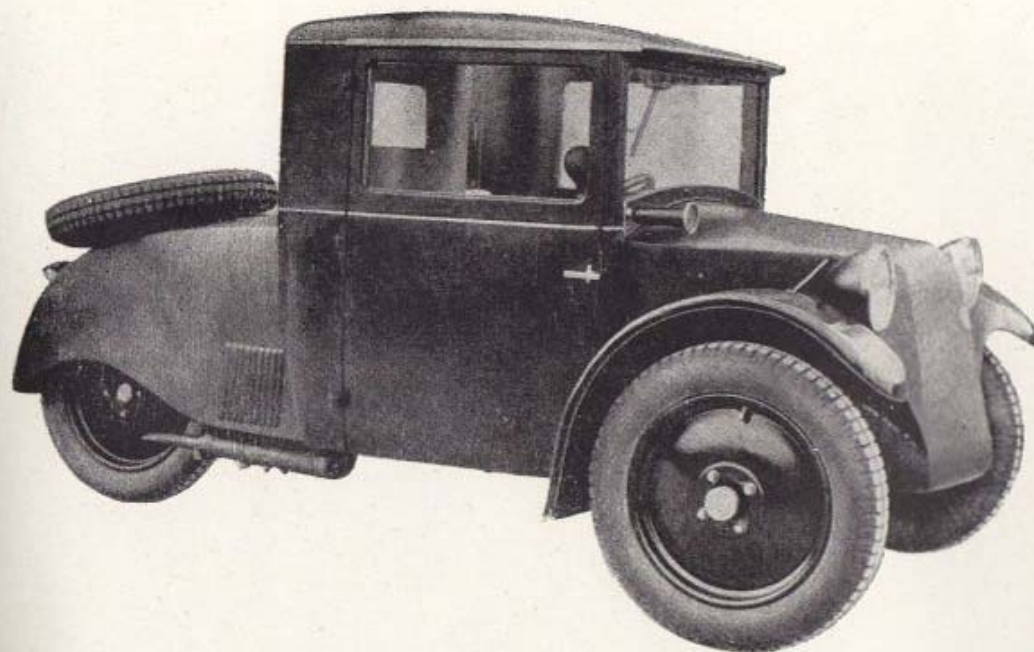




„Dvanáctky“ zvítězily ve slavném závodě Targa-Florio v roce 1925 a dobyly značce TATRA mnoho dalších světových úspěchů.

Автомобили ТАТРА 4/12 завоевали первенство в 1925 году на прославленных гонках Тарга-Флорио и завоевали марке ТАТРА много дальнейших успехов в мировом масштабе.



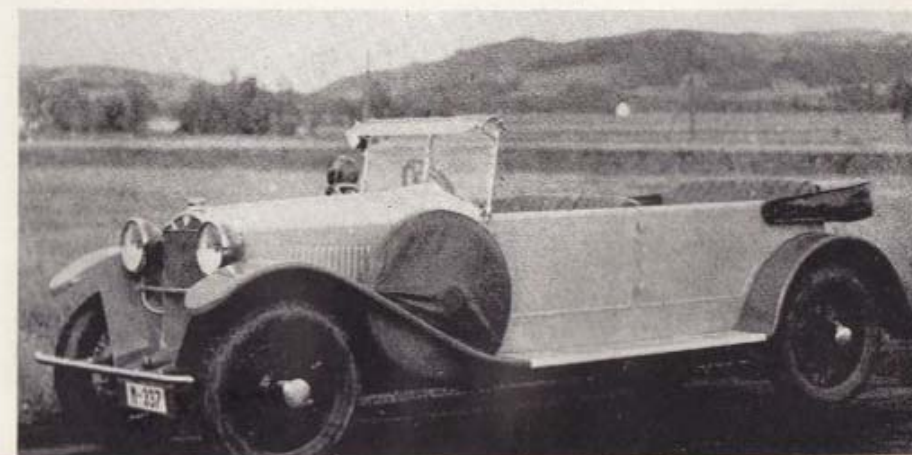
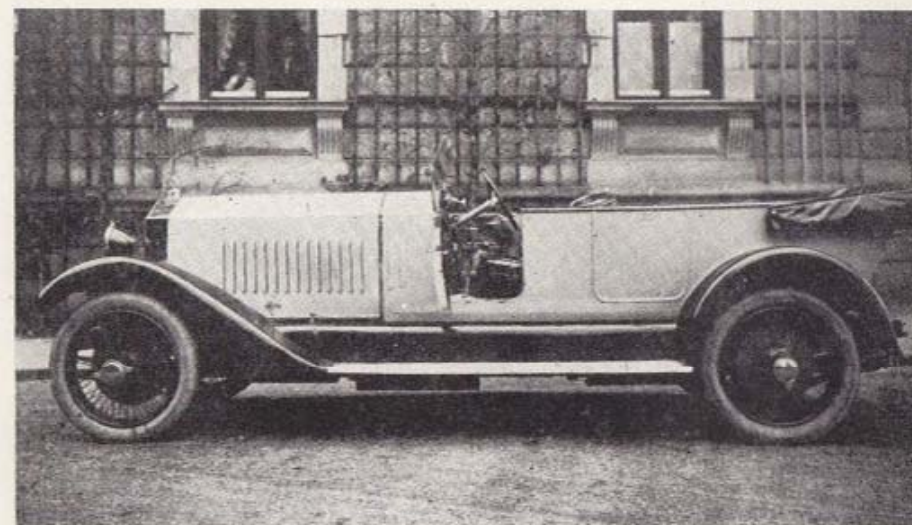
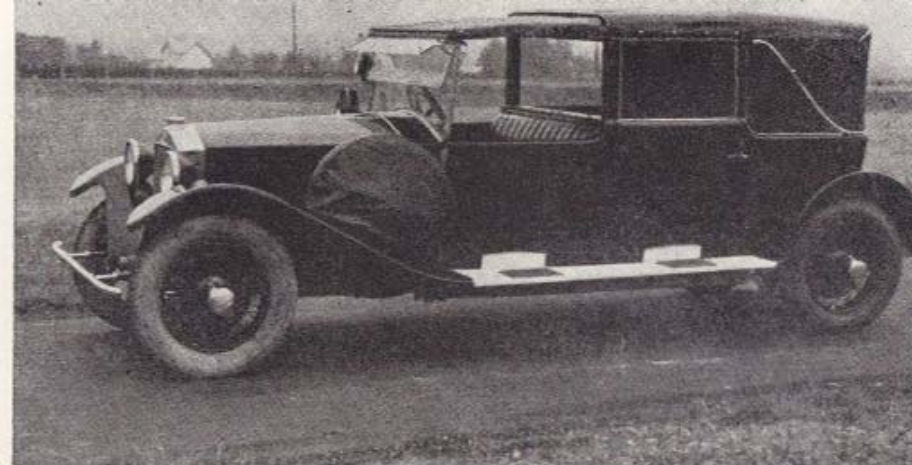


Tříkolka typu 49 z roku 1930 měla většinou otevřenou dodávkovou karosérii, avšak dodávala se i s osobní, uzavřenou.

Šestiválec TATRA 17/31 (1926—1930) má šasi obdobné koncepce jako původní „dvanáctka“. Většinou se karosuje jako šestisedadlová limuzína. Pohodlně dosahuje rychlosti až 115 km/h. Motor tohoto exkluzivního vozu s objemem válců 2310 cm³ a výkonem 40 k je chlazený vodou.

Трехколесный автомобиль типа 49, выпущенный в 1930 году, имел кузов типа кузова грузо-пассажирских автомобилей; однако, поставляется также с кузовом закрытого исполнения — как у легковых автомобилей.

Шасси автомобиля ТАТРА 17/31 с шестицилиндровым двигателем по концепции аналогично шасси, впервые примененному на автомобиле ТАТРА 4/12. В большинстве случаев кузов рассчитывается на шесть мест, как это принято у лимузинов. Легко развивает скорость до 115 км/час. Двигатель этого исключительно элегантного автомобиля охлаждается водой и развивает мощность 40 л. с.; рабочий объем цилиндров — 2310 см³.





Čtyřválec TATRA 52 karosovaný firmou Sodomka. Motor chlazený vzduchem, s objemem válců 1910 cm³, má 30 k při 3000 ot/min. TATRA 52. Двигатель с воздушным охлаждением, рабочий объем цилиндров — 1910 см³, мощность — 30 л. с. при 3000 об/мин.



Speciální terénní automobil TATRA 24/30 — jedna z úspěšných aplikací, odvozených z osobního automobilu typu 30 (1930—1934). Специальный автомобиль ТАТРА 24/30 повышенной проходимости (1930—1938).



Šestisedadlová limuzína TATRA 52 se stává pro svoji spolehlivost jedním z nejoblíbenějších vozů taxikářů (1930—1938). Шестиместный лимузин ТАТРА 52, благодаря своей исключительной надежности, становится самым популярным автомобилем среди шоферов такси (1930—1938).



TATRA 57 A je jen dalším vývojovým stupněm oblíbené „sedmapadesátky“ se zmodernizovanými tvary karosérie.

TATRA 57 A — дальнейший, улучшенный образец, развитый на базе конструкции популярного типа TATRA 57 — форма кузова модернизирована с учетом современных требований.

Nejnovější verze — TATRA 57 B s motorem 1250 cm³ a výkonem zvětšeným na 25 k — se vyráběla ještě po válce (do roku 1946).

Новейший вариант — TATRA 57 B, оснащен двигателем увеличенной мощности — 25 л. с., рабочий объем цилиндров — 1250 см³; этот тип выпускался после войны, вплоть до 1946 года.

Jedna z aplikací — TATRA 75 s motorem 1688 cm³ — se na přání dodávala s volnoběžkou nebo rychloběhem (1933—1937).

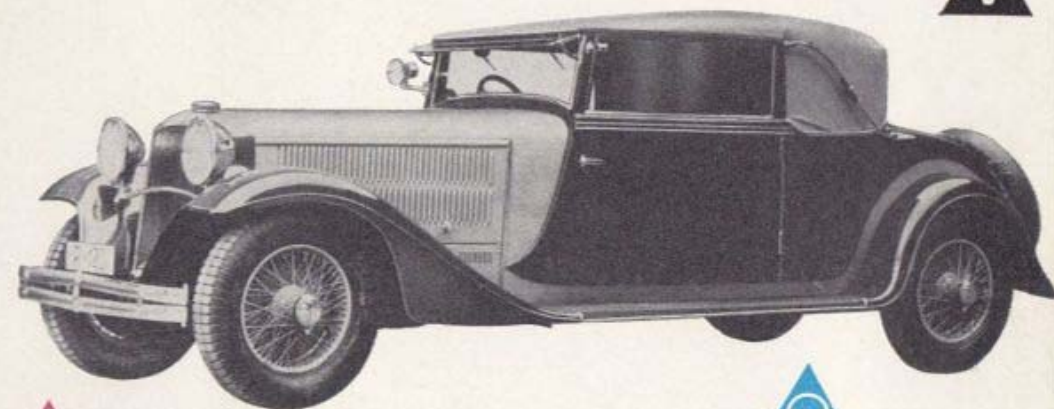
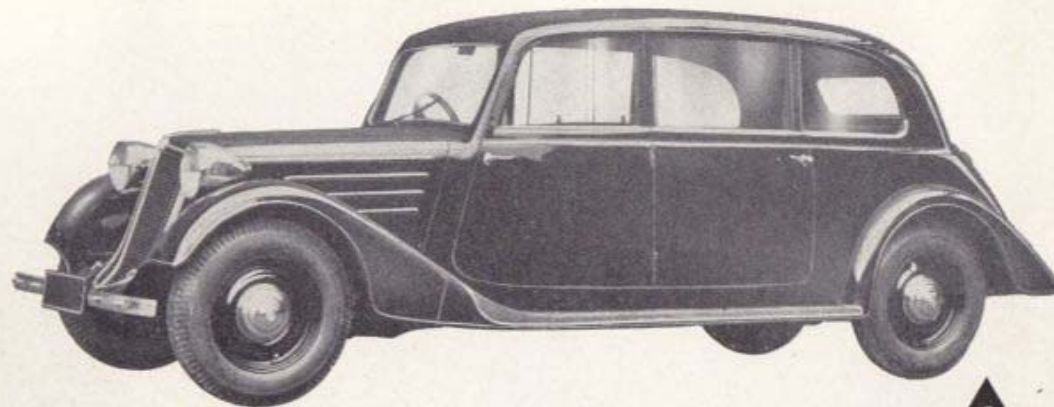
Одно из исполнений — TATRA 75, оснащенный двигателем с рабочим объемом цилиндров 1688 см³ — согласно требованию заказчиков поставлялся с механизмом свободного хода или с ускоряющей передачей (1933—1937).

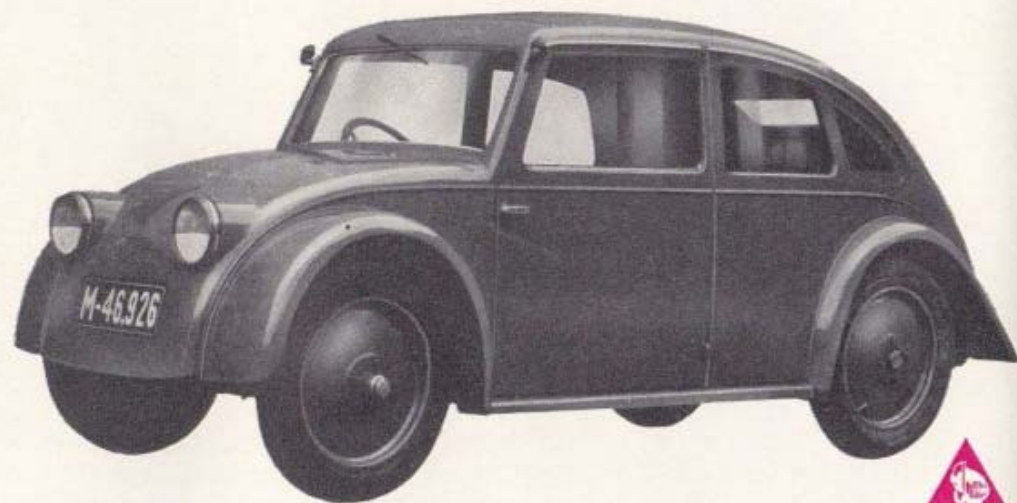
Luxusní reprezentační dvanáctiválec TATRA 80 s motorem 100 k, chlazeným vodou, dosahoval rychlosti až 145 km/h (1931).

Исключительно элегантный автомобиль TATRA 80 класса де-люкс; стосильный двигатель, охлаждение водой, двенадцатицилиндровый, развивал скорость до 145 км/час (1931).

Stejnou koncepci má i šestiválec TATRA 70 A s motorem 3840 cm³, výkonem 65 k a maximální rychlostí 130 km/h (1931—1936).

Аналогично построен и автомобиль TATRA 70 A, мощность двигателя которого составляет 65 л. с., шестицилиндровый, рабочий объем цилиндров 3840 см³; максимальная скорость 130 км/час (1931—1936).







Prototyp lidového vozu V 570 s dvouválcovým motorem (1933).

Опытный образец автомобиля V 570 для широкого покупателя, двухцилиндровый двигатель (1933).

TATRA 87 — osmiválcový V-motor 2968 cm³, chlazený vzduchem a uložený vzadu, výkon 70 k, rychlost 150 km/h (1936—1938).

TATRA 87 — восьмицилиндровый V-образный двигатель, рабочий объем цилиндров 2968 см³, охлаждение водой, расположен в задней части машины, мощность 70 л. с., скорость 150 км/час (1936—1938).



Odvozený čtyřválec TATRA 97, který zřetelně ovlivnil konstrukci německého lidového vozu KdF (Volkswagen).

TATRA 97 — его конструкция разработана на базе типа 87; легко заметить, что конструкция типа 97 оказала влияние на конструкцию выпущенного в Германии автомобиля для широкого покупателя KdF (фольксваген).



Nejnovější verze typu 87, vyráběná ještě po válce (do roku 1948).

Новейший вариант типа 87, выпускался и после войны (до 1948 г.).





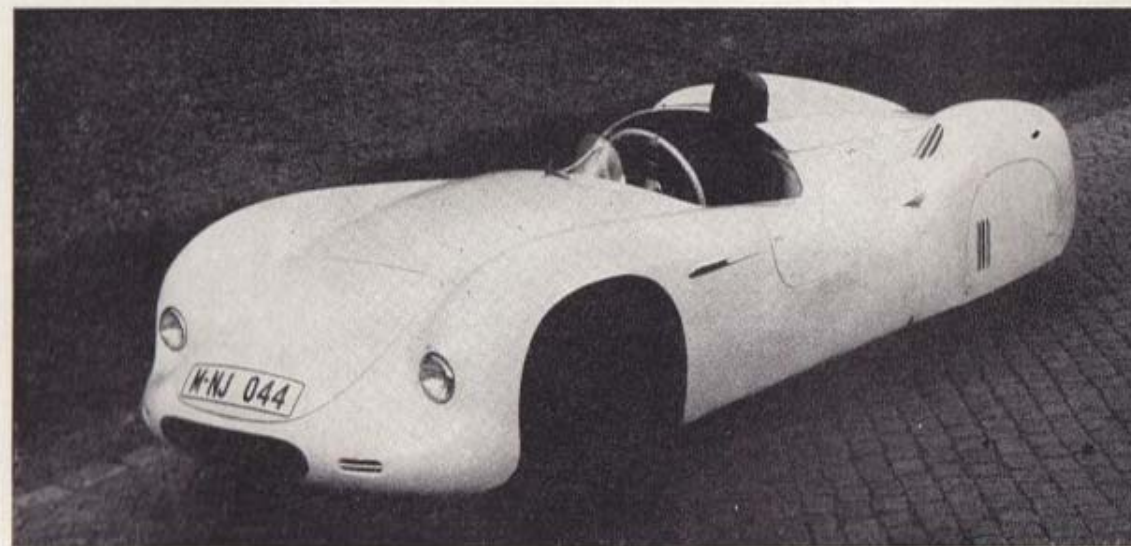
TATRAPLAN

Пражский автосалон в roce 1949 je ve znamení prvního nového osobního automobilu vyvinutého v Kopřivnici po druhé světové válce, nazvaného TATRAPLAN. Nový vůz má opět pečlivě propracovanou aerodynamickou karosérii a plochý čtyřválcový motor 1950 cm³ s výkonem 50 k, chlazený vzduchem a uložený vzadu. Přední kola jsou nezávisle odpružena příčnými listovými péry, zadní příčnými torzními tyčemi. Má vynikající jízdní vlastnosti i při rychlosti 130 km/h na špatných vozovkách, zejména obdivuhodnou stabilitu v zatáčkách.

Nový vůz prokázal své kvality v četných mezinárodních soutěžích. Několik sportovních vozů TATRAPLAN-SPORT, postavených výhradně ze sériových podvozkových agregátů, plnilo funkci pojízdné laboratoře k ověření součástí při extrémním namáhání.

В центре внимания посетителей Пражского автосалона, проходившего в 1949 году, стоял первый из разработанных в Копрживнице после второй мировой войны легковой автомобиль, получивший наименование ТАТРАПЛАН. Из характерных черт этого нового автомобиля следует отметить тщательно проработанный кузов обтекаемой формы и горизонтальный двигатель с рабочим объемом цилиндров 1950 см³, охлаждаемый воздухом и расположенный в задней части машины. ТАТРАПЛАН отличается замечательными ходовыми свойствами даже при скорости 130 км/час на шосейных дорогах с неудовлетворительным покрытием; особо следует отметить отличную устойчивость на поворотах.

Новый автомобиль участвовал в целом ряде международных автогонок и показал свои высокие качества. Несколько спортивных автомобилей типа ТАТРАПЛАН-СПОРТ, построенных исключительно из серийно выпускаемых тележечных агрегатов, выполняли функцию передвижных лабораторий, предназначенных для контроля деталей, подвергающихся исключительно большому напряжению.





TATRA 603



Руководство автозавода ТАТРА прекрасно отдавало себе отчет в том, что успехи гоночных автомобилей имеют большое значение для рекламной деятельности. В то же время, оно сознавало и то, что техника производства автомобилей специального назначения имеет лишь незначительное значение для производства серийно выпускаемых машин. Копрживницкий автозавод также выпускал гоночные автомобили, однако при их конструировании всегда применял отдельные детали и целые узлы, разработанные для коммерческих автомобилей; делалось это для того, чтобы испытать и проверить их действие в очень трудных эксплуатационных условиях, когда при развиваемых во время гонки скоростях они подвергаются исключительно большому напряжению.

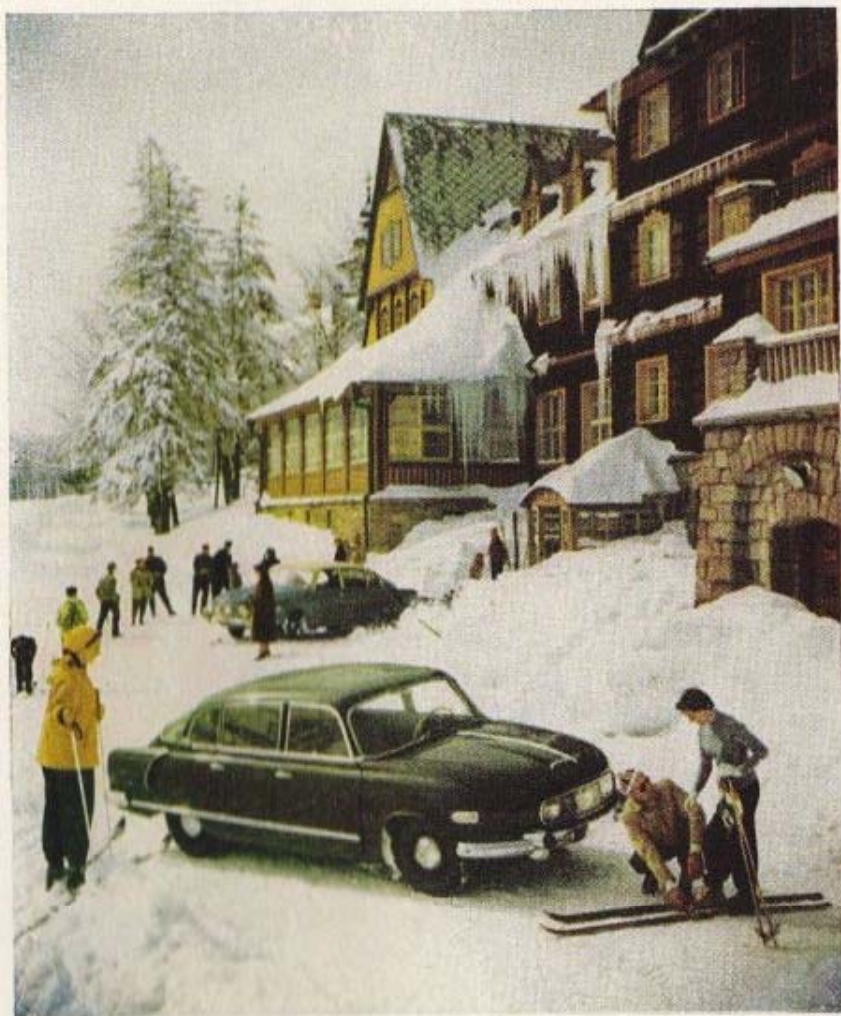
Выпущенные в 1950—1958 гг. специальные гоночные автомобили «монопосты» являлись по сути дела передвижными «испытательными лабораториями» для агрегатов легкового автомобиля ТАТРА 603. Слегка приспособ-



**Nazdar Jirko,
na fotce je
Dola
Vermirovský
a Stana
Hajdušek,**

**zdraví
Karel
Rosenkranz**





завода предоставляется возможность пройти бесплатно курс курортного лечения.

Для детей своих работников автозавод устраивает ясли, площадки для игр; а летом — чрезвычайно популярные среди детей палаточные лагеря посреди чудной природы.

