



HVĚZDY Z KOPŘIVNICE

Nejslavnější česká automobilka žije už jen ze vzpomínek na dobu, kdy její výrobky Tatra neměly na celém světě rovnocenné obdoby...



**TOM HYAN
a HELENA HYANOVÁ,
Kopřivnice (CZ)**

▲ Tatra 603 se vyráběla v letech 1956 až 1975 (vzniklo 20 422 kusů); na snímku modernizovaná T2-603 s posledním provedením čelní masky

1 Tatra 87 se vzduchem chlazeným třilitrovým osmiválcem byla nejúspěšnějším předválečným aerodynamickým typem (1936–1950)

2 Tatra 600 Tatraplan s plochým čtyřválcem OHV 2.0/38 kW (52 k) navázala na předválečnou tradici (1947–1952)



pojmem, zatímco dříve bylo označení *šestsettrojka* (Tatra 603) nebo *tatra osmička* (typ 87) u široké veřejnosti doslova synonymem rychlého aerodynamického osobního automobilu, stejně jako pojmenování *stojedenáctka* (Tatra 111) okamžitě evokovalo představu těžkého třinápravového nákladního vozu s pohonem všech kol, který projede každým terénem...



▲ Tatra 607 Monopost posloužila vývoji osmiválce 2,5 litru typu 603; výkon vzrostl až na 147 kW (200 k) s ejektorovým chlazením



▲ Nová Tatra Prezident, pokus o modernizaci Tatry 613 podle návrhu Václava Krále (1994)

▼ Prototyp lidového dvouválce Tatra V570, základ dlouhé řady aerodynamických vozů se vzduchem chlazeným motorem v zádi (1933)



Doba se mění, akciová společnost Tatra Trucks bojuje o nové klienty ve změnách tržních podmínek, produkce se snížila na desetinu a dnes také přicházejí nákladní vozy Tatra, v nichž už nejsou ani originální motory Tatra, protože vzduchem chlazené stroje nemohou plnit stále přísnější emisní normy (na vlastní konstrukci nového motoru nejsou finanční prostředky). Výroba osobních automobilů skončila už před dvaceti lety, jejich pověstí těžce uškodilo spojení s totalitním režimem, kdy byly známy jako kočáry komunistických samovládců, což poněkud zastínilo jejich technickou výjimečnost. Pravda, beznadějně zastaraly, ani zážehové motory chlazené vzduchem neplní nové emisní předpisy, nemluví o montáži moderních prvků včetně ABS/ESC, airbagů či samočinné převodovky, jež prostě nebylo možné do posledních typů Tatra 613/700 uspokojivě implantovat. Zbyla historie, která je neobyčejně zajímavá a rozhodně stojí v Technickém muzeu Tatra v Kopřivnici za důkladnou prohlídkou. Je totiž z dnešního pohledu přímo neuvěřitelné, jak široký byl záběr kopřivnické



výroby a vlastní konstrukční rozmanitosti, samozřejmě s typickými prvky Tatra, k nimž patří zejména vzduchem chlazené motory, páteřový rám s nosnou rourou, nezávislé zavěšení všech kol, či pohon všech náprav terénních vozů. Nejprve si všimneme především osobních automobilů, někdy se vrátíme k dalším výrobkům, k nimž vedle většiny nákladních vozů a autobusů patřily také železniční včetně motorových, trolejbusy, letadla a letecké motory, silniční válce, ale také chladničky a kuchyňské roboty...

Uvádí se, že prvním osobním automobilem z Kopřivnice byl známý Prásideň v roce 1897, opatřený ještě dovezeným německým motorem Benz, plochým dvouválcem 2714 cm³ o výkonu 6,6 k (4,9 kW)/600 min⁻¹, uloženým nad zadní nápravou vozu, jehož tvary vycházely z luxusních kočárů Mylord, v té době vyráběných Kopřivnickou vozovkou (Nesselsdorfer Wagenbau Fabrik-Gesellschaft). Jisté je, že v květnu 1898 automobil Prásideň absolvoval úspěšnou jízdu z Kopřivnice do Vídně; originál najdete v Národním technickém muzeu v Praze, ale v Technickém muzeu Tatra mají přesnou v továrně postavenou repliku, dokončenou roku 1977. V roce 1898 se zrodil první nákladní automobil v Kopřivnici, jehož repliku rovněž vytvořili v Kopřivnici o dvaosmdesát let později (je mezi exponáty). Od motorů Benz pak už byla velmi krátká cesta k pohonným jednotkám vlastní konstrukce, motory Tatra pak sloužily automobilům Tatra po dlouhá desetiletí. ▶▶▶

3 Tatra 77A, aerodynamická legenda s osmiválcem 3395 cm³ o výkonu 53 kW (72 k)/3500 min⁻¹, vyráběná v letech 1936–1938

4 Tatra 601 Tatraplan Monte Carlo, dvoudveřová verze pro automobilové soutěže (1951)



TECHNICKÉ MUZEUM TATRA

Záhumenní 367/1, 742 21 Kopřivnice

www.tatramuseum.cz

Otevřeno denně 9–17 h (X–IV: do 16 h) kromě pondělí
Základní vstupné 130 Kč, studenti 90 Kč

► TECHNICKÉ MUZEUM TATRA

Foto Helena Hyanová



▲ Kuriozní aerosaně Tatra V855, upravené z vozu T87 s tlačnou dvoulistou vrtulí a mechanicky zdvihaným tlačným třírychlostním bubnem (prototyp 1942; repliku postavila firma Ecorra v roce 2008 pro Lane Motor Museum v Nashville)

Foto Tom Hyan



1 Tatra 605 pro výchovu závodníků s dvouválcem 636 cm³ o výkonu 40 kW (54 k), čtyřstupňovou převodovkou Minor II a hmotností jen 340 kg (1956)

2 Tatra 11, resp. 12, uvedla proslulou konstrukci páteřového rámu s centrální nosnou rourou a vzduchem chlazeným motorem boxer (1923)

3 Sérii čtyřválcových boxerů završila Tatra 57B s upravenou přídílí, vyráběná ještě po válce (poslední kusy 1949)

Po počátečním tápání na začátku minulého století, kdy v Kopřivnici zkoušeli parní vozy i elektromobily, se rozběhla výroba menších, či větších sérií automobilů osobních i užitkových s vlastními motory, jež nesly značku NW (Nesselsdorfer Wagenfabrik), anebo jednoduše Nesselsdorf (= německy Kopřivnice). Mužem, který vtiskl kopřivnickým automobilům pokrokovou technická řešení, byl Hans Ledwinka, později šéfkonstruktor a technický ředitel akciové společnosti Závody Tatra, od roku 1922 součástí pražského Ringhofferova koncernu ve svobodném Československu. V roce 1920 byla značka NW nahrazena novou Tatra; legenda vypráví, že se tak stalo na základě úspěšného testování osobních automobilů typu U ve Vysokých Tatrách za velmi obtížných podmínek (1919). Slávu značky Tatra zahájila originální koncepce páteřového rámu, tvořeného centrální rourou, která navazuje na motor s převodovkou, uvnitř ukrývá spojovací

hnací hřídel a nese nezávislé zavěšení kol s výkyvnými polonápravami (zpočátku jen vzadu!). Používá se dodnes u nákladních vozů Tatra, poprvé se uplatnila v roce 1923 u typu 11, v tomto případě však byla vpředu ještě tuhá náprava, ale stejně jako vzadu odpružená příčným listovým perem. Tatra 11/12 se stala lidovým typem značky se vzduchem chlazeným dvouválcem 1056 cm³, který na našich silnicích vydržel až do sedmdesátých let! U dalších známých typů obdobné koncepce pak plochý dvouválec s protilehlými válci vystřídala vzduchem chlazený plochý čtyřválec, který vždy poháněl zadní kola. K nejznámějším typům patřily 30, 52 a 54, později pak *Hadimrška* řady 57, která přežila až do konce čtyřicátých let. Tzv. tatrováckou koncepcí rámu měl i řadový šestiválec typu 17, 17/31 a 70, resp. unikátní dvanáctiválec 80, ale v těchto případech byly motory chlazeny kapalinou. Dvouválce a čtyřválce s chlazením vzduchem měly



▲ NW typ B Viceprezident, jeden z prvních typů s dvouválcem 3.2/8,8 kW (12 k), se v Kopřivnici vyráběl v letech 1901–1904

▼ Letecký motor Tatra AT714, čtyřválcový boxer odvozený z T613, poháněl letoun XL-113, variantu kluzáku L-13 Blaník (1986)



naopak typickou lomenou přídílí, která jim vynesla přezdívku *tatra žehlička*; u velkých modelů zdobil přídíl klasický chladič s plnicím otvorem nahoře. Skutečnou senzací se staly osobní aerodynamické vozy Tatra, jež dodnes vzbuzují obdiv na celém světě a jsou vyhledávanými objekty zájmu sběratelů. Není bez zajímavosti, že první malý prototyp Tatra V570 s proudnicovou karoserií a dvouválcem 854 cm³ v zádi byl inspirací pro *Brouka* Volkswagen, vznikl však jen ve dvou prototypech roku 1933 (jeden modrý vůz je vystaven). Sériové produkce se dočkaly až aerodynamické osmiválce, na svou dobu ojedinělé automobily s největší rychlostí až 160 km/h, poháněné vzduchem chlazenými motory, uloženými ve splyvajícím zádi. V roce 1934 se představila Tatra 77 na Pražském autosalonu s třílitrovým motorem OHC 2968 cm³ o výkonu 44 kW (60 k)/3500 min⁻¹ a rychlostí 150 km/h, následovala vylepšená Tatra 77A se zvýše-

ným objemem na 3395 cm³ a výkonem 53 kW (72 k) a konečně v roce 1936 nejslavnější Tatra 87, opět s třílitrem, ale s výkonem 55 kW (75 k). Vyráběla se do roku 1950, vzniklo 3023 vozů, z toho 1750 po válce. Obdobný čtyřválcový model nesl označení Tatra 97. Neblahé důsledky komunistické vlády zasáhly také automobilový průmysl, po válce bylo kopřivnické továrny nařizováno vyrábět jen nákladní vozy, a nový aerodynamický čtyřválec Tatra 600 (107) Tatrapiplan se stěhoval na výrobní linky Škoda do Mladé Boleslavi. Vedení továrny n.p. Tatra se však podařilo prosadit nový typ 603, znovu s osmiválcem (ale OHV), který se vyráběl až do roku 1975. Produkci osobních automobilů Tatra pak uzavřel typ 613 (osmiválec DOHC 3498 cm³), resp. jeho faceliftovaná verze Tatra 700. Poslední vyjel v roce 1998. Výroba nákladních vozů pokračuje dodnes (modernizované typy 815 a nový 158). ■

4 Expediční Tatra 805 cestovatelské dvojice Hanzelka–Zikmund z výpravy 1959–1964 (Dr. h.c. Ing. Miroslav Zikmund oslavil 14. února 100. narozeniny!)

5 Tatra 70, reprezentativní šestiválec s chlazením kapalinou a podvozkem s centrální rourou; pro T. G. Masaryka byla připravena dvanáctiválcová verze 80 (1931)

6 Tatra 17/31, šestiválec 2,3 l s chlazením kapalinou (1928–1930)