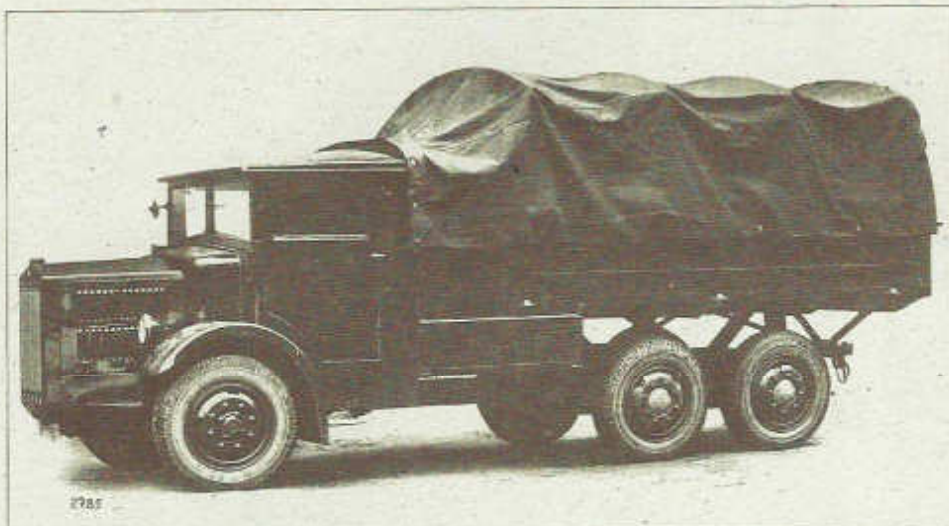
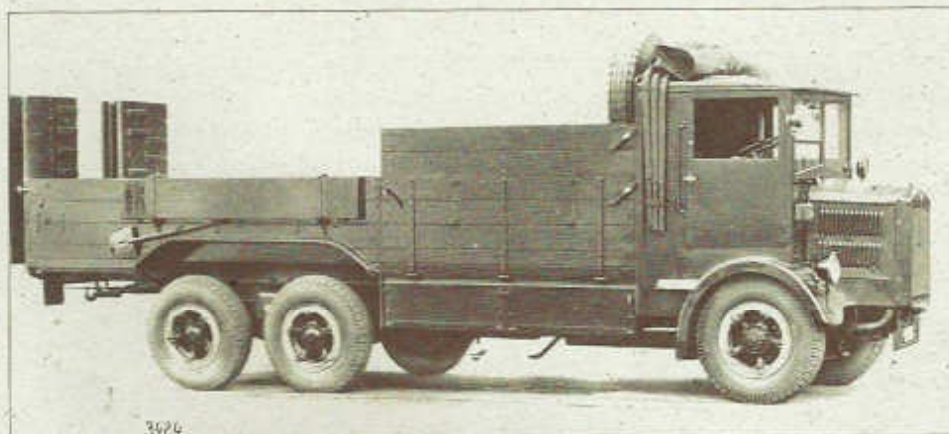




Neúspěšná Tatra 28 (1932)

Předválečné nákladní automobily z Kopřivnice

Poslední článek o historii výroby nákladních vozidel značky Tatra byl v našem časopisu publikován v č. 10/2004 a končil úspěšným typem T 27. Následující text tedy navazuje na zmíněný článek a pokračuje dalšími typy, které vznikaly v období před vypuknutím druhé světové války, případně i během ní. To ovšem pouze v případě, že se jednalo o naprosto navazující typ nebo alternativu, jako byla např. Tatra 81 a 81 H.



Dělový automobil Tatra 29 (1934)



Dílenské provedení Tatra 29 (1934)

Po modelu T 27 postavili v Kopřivnici Tatra 28. Ta vznikla jako třinápravová modifikace odvozená z předcházejícího typu, tedy z Tetry 27. Přidáním další nápravy bylo dosaženo rozvorů 3200 + 1100 mm, obě zadní nápravy s výkyvnými poloosami poháněl zážehový, kapalinou chlazený řadový čtyřválec s vrtáním 100 mm, zdvihem 150 mm a zdvihovým objemem 4712 ccm. Motor byl klasicky umístěn vpředu pod kapotou a jeho max. výkon 63 k při 2100 otáčkách se přenášel na kola s jednotným rozchodem 1700 mm přes suchou třecí jednodamelovou spojku a čtyřstupňovou převodovku se zpátečkou. Výška a šířka valníkoveho automobilu byla 2350 a 1950 mm. Délka měla být odvislá od délky korby podle přání zákazníka, ale ta se nakonec dodala pouze s délkou 4300 mm, čímž byla dána délka vozu 5795 mm. Pohotovostní hmotnost podvozku se světlovýškou 220 mm měla hodnotu 2950 kg, užitečná pak 4400 kg. Na palivovou nádrž o objemu 120 l se dalo ujet 400 km a T 28 dosahovala max. rychlosti 48 km/h. Vozidlo vzniklo v roce 1931 a jeho osud byl opačný, než měla oblíbená Tatra 27. Poněvadž T 28 neměla nijak oslnující jízdní vlastnosti, byl o ni i nepatrný zájem, a proto byly vyrobeny pouze dva kusy. Pod označením Tatra 28a se o rok později postavil na stejném podvozku autobus, který též nijak nezazářil, ale pro ministerstvo pošt a telegrafie Praha jich vzniklo 10 ks. Celkem tedy existovala T 28 v počtu 12 kusů.

Poměrně málo známý nákladní automobil Tatra 29 vznikl na základě objednávky MNO (ministerstva národní obrany), tedy pro potřeby naší armády. Byl to třinápravový dílenský nebo dělový vůz s klasickou tatrováckou konstrukcí, se znakem náprav 6×4. Vyráběl se v letech 1934–1935; jeho produkce skončila dodávkou posledního z objednaných 112 kusů. Vozidla dostala benzinový, vodou chlazený čtyřválec s vrtáním 115 mm, zdvihem 180 mm, zdvihovým objemem 7478 ccm a výkonem 65 k; motor se nacházel vpředu pod kapotou. Pohonný výkyvných poloos zadních náprav se realizoval pomocí suché třecí spojky a čtyřstupňové (4+1) mechanické převodovky. Zadní nápravy měly odpružení dvěma podélnými půleliptickými listovými pery, zatímco přední, také výkyvné poloosy byly odpruženy vinutými pružinami. Rozvor náprav T 29 byl 4022 + 1250 mm, rozchod kol vpředu 1800 mm a vzadu 2050 mm. Skříňová nástavba dílenského vozu o objemu 27,6 m³ měla délku 5830, šířku 2340 a výšku 2020 mm; celkové rozměry dílenského automobilu: 6640 × 2400 × 3100 mm. Z hmotností je znám pouze základní

hmotnosti: 5000–6000 kg. Spotřeba benzínu se pohybovala v rozsahu 30–40 l/100 km.

Následně se budeme věnovat automobilu Tatra 30 a uvedeme rovnou, že tentokrát se nejedná o typický model nákladního vozidla, ale o podvozek osobního automobilu stejného označení. Ten se pak prodával i samostatně pro zástavbu užitkových karoserií. Jinak se typ T 30 řadí mezi ty nejúspěšnější, a to i díky době, ve které vznikal, neboť ta patřila ke konstrukčním vrcholům kopřivnické Tatry. V letech 1926–1931 se postavilo 3847 kusů vozidel T 30 s plochým, vzduchem chlazeným čtyřválcem, který měl vrtání 75 mm; zdvih 95 mm a zdvihový objem 1679 ccm. Maximálního výkonu 24 k dosahoval při 3000 1/min, a ten se přenášel na zadní osu s výkvnými polonápravami přes suchou lamelovou spojku a mechanickou čtyřstupňovou převodovku. Bubnové mechanické brzdy působily na všechna kola s rozchodem 1300 mm, rozvor náprav byl alternativní, 2770 nebo 3170 mm, a tím byla také limitována celková délka vozu 3700, případně 4100 mm. Tatra 30 měla stejnou šířku i výšku – 1650 mm. Celková hmotnost těchto automobilů se čtyř- až šestimístnou karosérií se pohybovala v rozmezí 1000–1090 kg, samostatně šasi vážilo pouhých 580–590 kg. Vůz dosahoval maximální rychlosti 90 km/h při spotřebě 11–13 l paliva na 100 km. Označení Tatra 30/52 neslo provedení s výkonnějším motorem (T 52 byl motor následně montovaný do stejnojmenných vozidel), u kterého se zvětšilo vrtání na 80 mm a tím i objem na 1910 ccm a také výkon o 6 koní. Ostatní parametry zůstaly v podstatě nezměněné, jinak se i typ T 30/52 dodával jako samostatný podvozek určený pro montáž nástaveb. Nejčastěji se stavěly valníky, skříně, vyhlídkové autobusy a často také sanitky, ty pak mimo jiné i pro již uvedenou vyhovující max. rychlost 90 km/h.

Nákladní automobil Tatra 43 vznikl na standardním podvozku osobního vozu



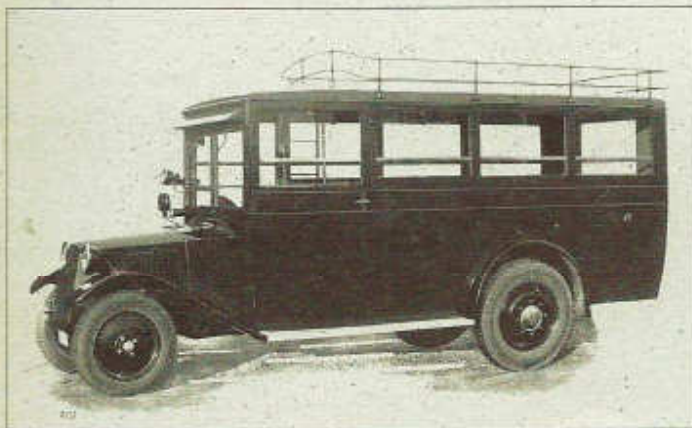
Původně osobní automobil Tatra 30 v užitkovém provedení



Tatra 30 s malou skříní

Tatra 30, u něhož došlo pouze ke změně zadní nápravy, která byla podstatně mohutnější, dostala větší stálý převod, odpérování dvěma samostatnými čtvrteliptickými péry a kola s větší únosností. Motor pocházel ze zmíněného osobního automobilu T 30, přenos hnací síly na zadní kyvadlovou nápravu zajišťovala suchá třecí čtyřlamelová spojka a mechanická čtyřstupňová převodovka. Odpružení přední tuhé nápravy s rozchodem kol 1300 mm se řešilo příčným párem upevněným na motorové skříně,

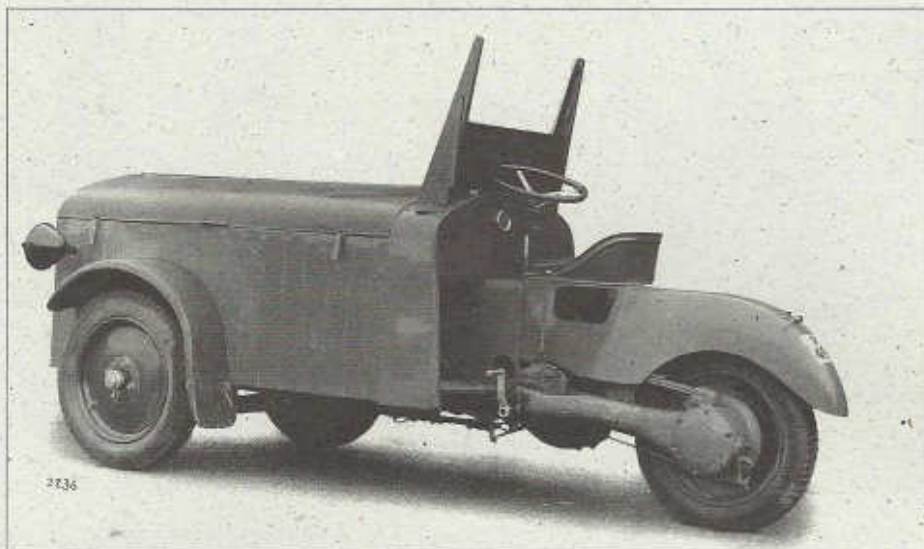
rozchod kol zadní osy byl 1500 mm a rozvor náprav 3287 mm. Mechanické bubnové brzdy působily na všechna kola. Délka vozu měla podle druhu hodnotu 4900 mm nebo 5400 mm (autobus); šířka 1700 (1800) mm a výška 2050 (2350) mm; délka valníkové nástavby 2750 mm, šířka 2750 mm a výška bočnic 600 mm. Hmotnost samotného šasi 830 kg, pohotovostní hmotnost vozidla 1380 kg a užitečná 1500 kg (u autobusu obsaditelnost 14 osob). Tatra 43 dosahovala max. rychlosti 60 km/h při spotřebě 14–16 l



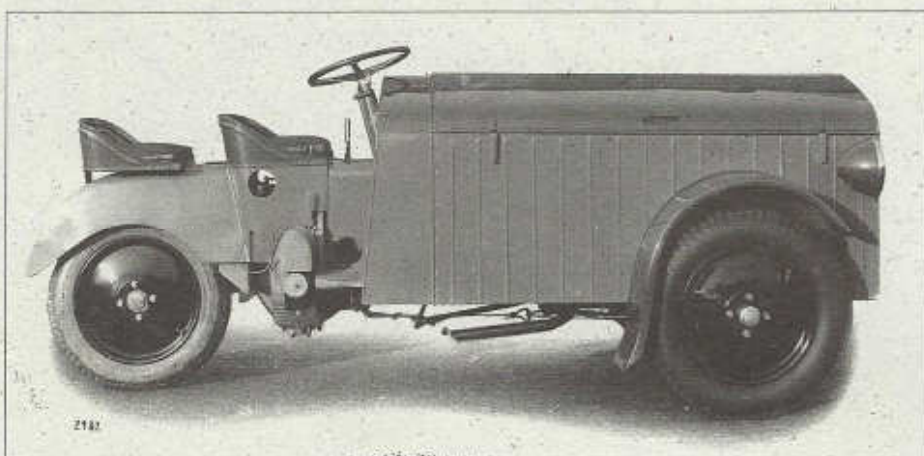
Na podvozky Tatra 43 se montovaly i autobusové karoserie (1929)



Valník Tatra 43 s motorem T 52 (1935)



Tříkolka T 49 v jednosedadlové verzi s ochranným štítem řidiče (1930)



Užitková tříkolka Tatra 49 se dvěma sedadly (1930)

benzinu na 100 km, kterého nádrž pojala 40 l. T 43 se vyráběla v letech 1929–1931 v počtu cca 600 kusů v různém provedení včetně hasičského. V letech 1931–1938 se v Kopřivnici postavilo dalších 483 kusů stejného modelu označeného Tatra 43/52, vybaveného výkonnějším (již zmíněným) motorem T 52.

Zajímavostí z historie kopřivnických výrobků je určitě tříkolka Tatra 49, která vznikla v roce 1929 a vyrobilo se cca 200 ks v užitkové verzi. Výjimkou bylo

několik kusů osobní varianty. Tříkolka existovala jako jedno- nebo dvoumístná, ta měla sedadla oproti osobní verzi uspořádány za sebou. Před řidičem mohl být ochranný štít a v případě nepohody se dala nad sedadly natáhnout plachta. T 49 poháněl svislý, vzduchem chlazený jednoválec (část motoru z typu T 12) s vrtáním 82 mm, zdvihem 100 mm a zdvihovým objemem 528 ccm. Výkon 7 k dával při 2500 ot./min a startoval se jako motocykl, nožní klikou. Motor se nacházel na nosné

rouře (před zadním kolem), která sloužila zároveň jako tlumič výfuku a na přední části nesla nápravu. Poháněné bylo zadní kolo hřídelem procházejícím výkyvným ramenem, převodovka měla tři stupně a také zpátečku. Přední tuhá náprava a řízení s volantem pocházelo opět z typu T 12, mechanická nožní brzda působila na přední kola, ruční parkovací na zadní kolo. Hmotnost podvozku 325 kg, užitečná hmotnost až 500 kg, objem palivové nádrže 16 l a max. rychlost dosahovala 55–60 km/h při spotřebě 6–8 l/100 km. Uzavřená ložná plocha s výškou 735 mm, délkou 1640 (jednomístná verze) nebo 1900 (dvoumístná verze) mm a šířkou 1080 (1100) mm byla umístěna nad předními koly. Tatra 49 měla rozvor náprav 2265 mm, rozchod kol 1300 mm, délku 3300 mm, šířku 1600 mm a výšku se střechou 1720 mm (k výšce ložného prostoru 1300 mm).

Jak již bylo v minulém článku zmíněno, dostala naše armáda v letech 1928–1930 šestikolové půldruhatunové vozy Tatra 26/30, které se v terénu osvědčily. Proto se na T 26/30 provedlo pouze několik konstrukčních změn podle připomínek a požadavků Vojenského technického a leteckého ústavu, a tím vznikla Tatra 72. Jednalo se o automobil, který se stal jedním z nejvýkonnějších a nejspolehlivějších v naší armádě. Do vozu se montovala pětimamelová suchá třecí spojka a čtyřstupňová převodovka s přídatnou dvoustupňovou redukcí. Vůz měl tedy osm rychlostních stupňů vpřed a dva vzad. K pohonu se opět použil motor T 52, a ten poháněl obě zadní nápravy (6×4). Přední náprava byla tuhá, zadní byly výkyvné; rozvor v rozsahu 2200–2900 + 920 mm, rozchod kol vpředu 1300 mm, vzadu také 1300 (alternativně 1400) mm. Terénní T 72 měla délku 4370 mm (4800, 5280), šířku 1600 (1850) a výšku 1970 mm; hmotnost podvozku 950–1070 kg a užitečnou hmotnost 1500 kg. Vlivem speciální konstrukce řízení neměl vůz na obě strany stejný průměr otáčení.



Valník postavený na šasi Tatry 52 (1931)



Tatra 52 se používala také jako sanitní vůz (1930)

Na jednu stranu potřeboval 13,5 m, ale na druhou o metr více. Spotřeba benzínu 181/100 km, objem palivové nádrže 45 litrů. Během let 1934–1938 vyrobila Tatra 320 těchto automobilů.

Další automobil, Tatra 81, byl tatrováckou novinkou roku 1940. K pohonu se použil vznětový, vodou chlazený vidlicový osmiválec s vrtáním 115 mm, zdvihem 150 mm a zdvihovým objemem 12 464 ccm. Na motor o výkonu 160 k navazovala suchá dvoukotoučová spojka a nesynchronizovaná čtyřstupňová převodovka s dvoustupňovou přídatnou převodovkou, počet jízdních stupňů tedy byl 8+2. Šasi mělo klasickou konstrukci s nosnou troubou, výkyvnými polonápravami a pohonem zadních os (6×4). Rozvor náprav 4000 + 1220 mm, rozchod kol vpředu 2000 mm a vzadu 1800 mm. Pohotovostní hmotnost 7800 kg, užitečná 6500 a celková 14 300 kg. Rozměry valníkového provedení 8900 × 2500 × 2800 mm, max. rychlost 65 km/h.

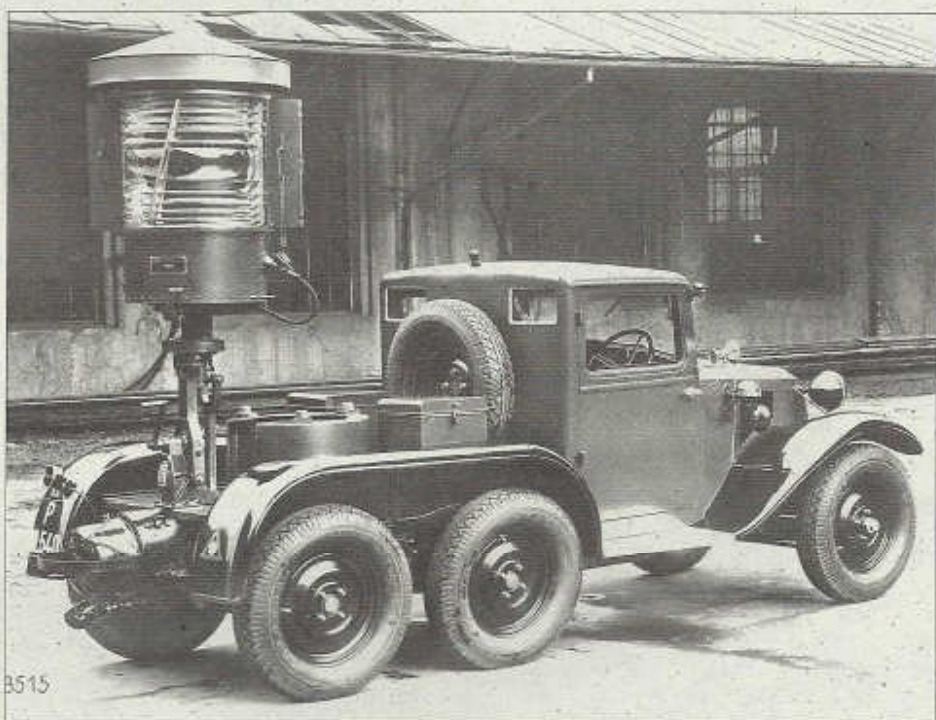
Na typ 81 navazovalo válečné provedení 81 H z roku 1942, které se pro nedostatek kapalných paliv upravilo na pohon dřevoplynnem. Po zvětšení vrtání motoru na 125 mm se objem zvýšil na 14 726 ccm, ale i tak došlo vlivem použitého paliva k poklesu výkonu o 40 k. Plynový generátor byl vložen ve svislé poloze do valníkové korby na pravé straně za kabinou řidiče. T 81 H měla mírně odlišné parametry: rozvor náprav 3950 + 1220 mm, rozměry 9030 × 2500 × 2750 mm, pohotovostní hmotnost 8120 kg, užitečnou 6275 a celkovou 14 395 kg. Spotřeba paliva je uváděna v hodnotě 2 kg dřeva na 1 ujetý km.

V literatuře se lze setkat ještě s typem T 81 HB. Odlišnost oproti T 81 H byla pouze v typu použitého generátoru. V Kopřivnici vyprodukovali cca 220 kusů T 81; tento typ se stal základem pro pozdější Tatra 111.

V průběhu let 1935–1938 se v kopřivnické Tatře postavilo 322 kusů vojenského terénního vozidla s typovým označením Tatra 82. Automobil vyráběn ve variantách štábní vůz, skříňový vůz a nákladní valník měl dle použití na zadních nápravách jednoduchou montáž kol (štábní a velitelské vozy), nebo dvojmontáž kol (nákladní verze). Jako hnací jednotka se použil benzinový, vzduchem chlazený plochý čtyřválec umístěný vpředu pod kapotou. Vrtání/zdvih: 90/98 mm, zdvihový objem 2494 ccm a výkon 55 k. Ten se na obě zadní nápravy přenášel přes suchou třecí jednodílnou spojku a čtyřstupňovou převodovku s redukcí skříní (8+2). Vpředu i vzadu byly výkyvné polonápravy a pérování zajišťovala listová péra. Všechna kola měla hydraulickou, brzdou Lockheed, rozchod kol vpředu



Otevřený autobus Tatra 72 (1933)



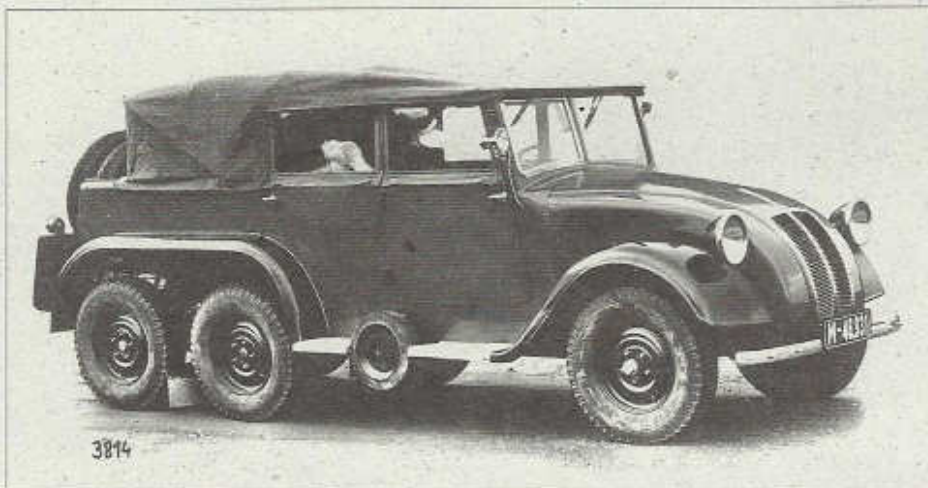
Tatra 72 s protiletadlovým světlometem (1934)



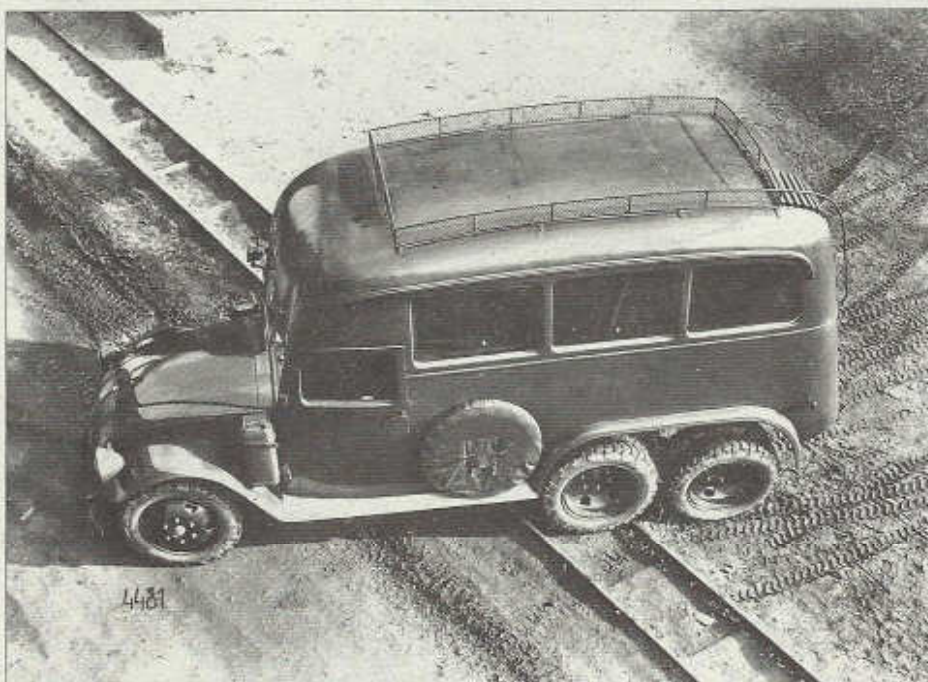
Tatra 81 posloužila také jako konstrukční základ pro typ Tatra 111 (1940)



Ve válečném období dostávaly Tatry 81 plynové generátory a označení T 81 H (1942)



Vojenský speciál T 82 s pomocnými nájezdovými koly (prototyp 1935)



Zajímavý záběr prototypu skříňové Tatry 82, která měla sloužit jako fotolaboratoř nebo radiovůz (1938)

1450 mm a vzadu 1500 mm, rozvor náprav 2900 + 920 mm. Tatra 82 měřila na délku 5335–5600 mm, na šířku 2000 mm a na výšku 1950 mm (skříňová verze 2450 mm). Rozměry ložné plochy valníkoveho provedení: 2980 × 1850 × 600 (základní výška bočnice) + 250 mm (zvýšení bočnice). Hmotnost podvozku 1800 kg, pohotovostní hmotnost vozu 3150 kg, užitečná 2000 kg a celková 5150 kg. Automobily mohly táhnout přívěsy do hmotnosti 2100 kg a při vybavení navijákem měl tento tažnou sílu 2500 kg. Vůz se otočil na průměru 17 m, měl hlavní palivovou nádrž o objemu 1041, rezervní na 161 a dosahoval max. rychlosti 65 km/h (valník pouze 45 km/h). Ač se jednalo o nákladní a vojenský automobil, nelze přehlédnout určité aerodynamické tvary kapoty a její maska také nese tvarové prvky z osobních automobilů.

Pod označením Tatra 84 vznikl u kopřivnického výrobce konstrukčně nesmírně zajímavý automobil, který byl zařazen do kategorie tahačů (někdy se pro ně také používal výraz traktor). Že se jedná o tvarově nezvykle řešené speciální vozidlo, je patrné na první pohled. Ale nejen tvary jsou netradiční, netradiční je i místo uložení motoru. Ten umístili konstruktéři na nosnou rouru mezi krátkou korbou a kabinu řidiče. Jednalo se o zážehový řadový čtyřválec s vodním chlazením, vrtáním 115 mm, zdvihem 180 mm a zdvihovým objemem 7475 ccm. Maximální výkon 65 k dával při otáčkách v rozmezí 1200–1500 1/min. T 84 měla poháněná všechna kola pomocí suché třecí vícelamelové spojky a čtyřstupňové převodovky, doplněné dvoustupňovou přídatnou převodovkou. Znak náprav tedy byl 6×6 a rozvory měly hodnoty 2500 + 1150 mm. Odpružení přední nápravy podvozku klasické tatrovacké konstrukce se řešilo příčnými listovými pery, vzadu pak podélnými listovými pery. Všechna kola měla hydraulické brzdy Lockheed, ruční brzda působila na hnací hřídel. Tahač T 84 se dodával s navijákem, jenž měl tažnou sílu 2500 kg. Rozměrové, hmotnostní a další údaje se o tomto zajímavém automobilu nedochovaly. Byl vyroben pouze ve třech exemplářích, a to v roce 1935. Využívat jej měla naše armáda, ta ovšem z neznámých důvodů o toto vozidlo neprojevila zájem.

Další předválečný kopřivnický nákladní automobil, konstrukčně postavený především pro potřeby armády, nesl označení Tatra 85 (85a). Jednalo se o třínápravové vozidlo s pohonem zadních náprav, který zajišťoval vodou chlazený benzinový čtyřválec s vrtáním 120 mm, zdvihem 180 mm, zdvihovým objemem 8130 ccm a výkonem 80 k. Hnací agregát doplňovala suchá



Konstrukčně velice zajímavě řešený vojenský taháč Tatra 84 (1935)



Jeden ze tří prototypů nezvykle vyhlížející Tatry 84 (1935)



Palivová cisterna na podvozku T 85 (1937)

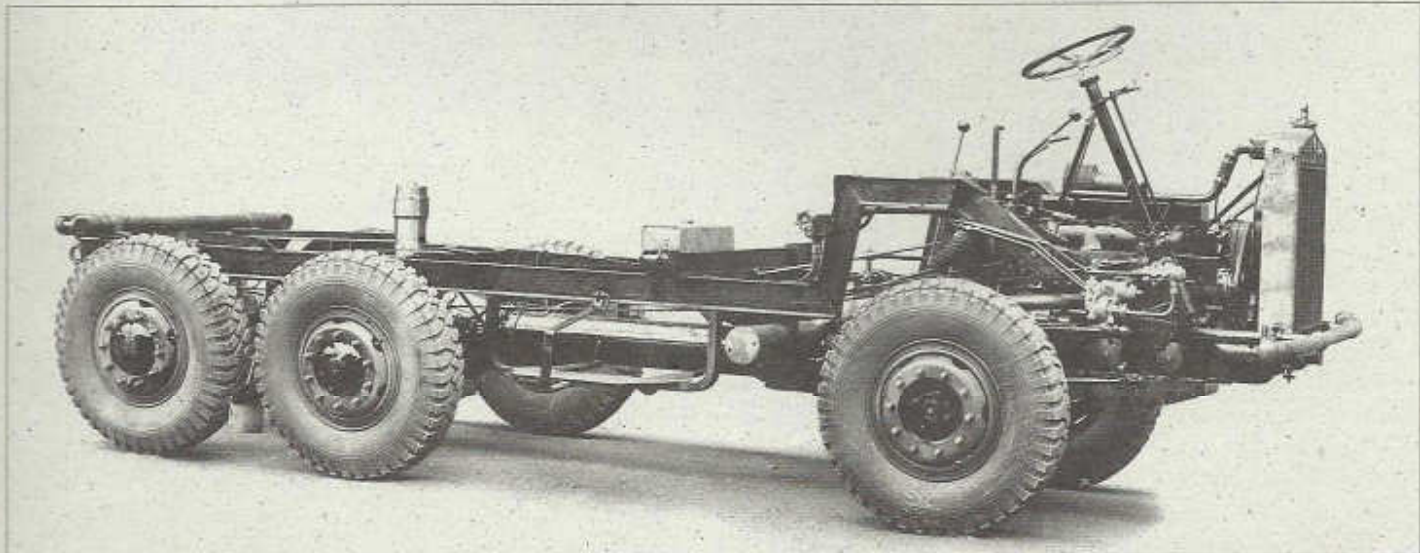


Původní kapotové provedení Tatry 85 (1935)

jednolamelová třetí spojka a čtyřstupňová mechanická převodovka se synchronizovaným třetím a čtvrtým stupněm. Přídavná převodovka opět rozšiřovala počet jízdních stupňů na 8+2. Automobil měl rozvory 3500 + 1150, 2800 + 1180 nebo 3000 + 1180 mm, rozchod kol vpředu 1700, vzadu 1700 (1900) mm. Celkové rozměry: délka dle provedení 6850–7300 mm, šířka

2350 (2110) mm, výška 2600 (2900) mm; rozměry ložné plochy: délka 5250 (4550) mm, šířka 2140 mm, výška bočnic 500, 600 a 850 mm. Pohotovostní hmotnost dle provedení 5960–6800 kg, užitečná 4000 kg a celková 9960–10 800 kg. Vozidla s tlakovzdušnou brzdou Tatra Knorr působící na všech šest kol vznikla v počtu 418 ks v letech 1936–1939.

Tatra 85/91 a Tatra 98 jsou velice příbuzné automobily a jednalo se o modifikace zmíněného typu Tatra 85. Číslo 91 za lomítkem znamená typ motoru T 91, který používala obě vozidla. V konstrukci podvozkové části nebyl větší rozdíl, ale patrný již byl rozdíl vzhledový. Původní Tatra 85 měla kapotové provedení budky, zatímco T 85/91 i T 98 měly motor umístěný v budce řidiče,



Podvozek sklápěcího automobilu Tatra 85/91 (1938)



Novější Tatra 85/91 dostala trambusovou kabinu (1938)



Jeden z prototypů Tatry 92 (1938). Zajímavá je původní retuš fotografie s ponechanou malou částí pozadí (jednodušší a vzhlednější by bylo odstranit pozadí celé)

tedy trambusové provedení. To je ale pravda pouze částečně, neboť chladič byl vysunutý před kabinu. Hlavní technický rozdíl se týkal použití hnací jednotky. Motor T 91 byl řadový čtyřválcový vznětový (T 85 měla zážehový), kapalinou chlazený, s vrtáním 105 mm, zdvihem 140 mm, zdvihovým objemem 7270 ccm a výkonem 85 k při 1900 otáčkách za minutu. Vozy používaly stejnou převodovku jako T 85, pouze u autobusů odpadla dělicí převodovka. Rozvor náprav 4000 + 1400 (3500 + 1180 T 98) mm, rozchod kol vpředu/vzadu: 2000 (1700) / 2000 (1900) mm, šířka 2450 (2300) mm, výška 2900 (2750) mm a délka 8500 (7400) mm. Ložná plocha měla délku 6440 mm, šířku 2340 mm a výšku bočnic 600 mm. U Tater 85/91 a 98 je uváděna max. rychlost 60 km/h a spotřeba 30 l naftu na 100 km. Všechny 52 kusů těchto vozidel se postavilo v roce 1939 a jejich další výrobu ukončila válka.

Následující typy Tatra 92 a T 93 byly lehké třínápravové terénní vozy určené pro přepravu osob a vojenského materiálu. Do uvedených vozidel se prováděla zástavba motorů T 92: vzduchem chlazený zážehový osmiválec s uspořádáním válců do „V“, se spotřebou 32–35 l/100 km; vrtání/zdvih 80/99 mm, zdvihový objem 3981 ccm a výkon 74 k. Motor přes suchou jednodílnou spojku a čtyřstupňovou převodovku, doplněnou přídatnou převodovkou, poháněl zadní nápravu u typu 92 a všechny tři nápravy u typu 93. Kapalinová brzda Lockheed působila na všechna kola výkonných polonáprav. K dobrým jízdním vlastnostem přispěla světlá výška 255 mm a stoupavost 55 %. Rozvor náprav 2800 + 940 mm, rozchod kol vpředu 1500 mm, vzadu s jednomontáží 1760, s dvojmontáží 1330 mm, celková délka 5495 mm, šířka 2000 mm a výška 2610 (2470) mm. Ve vybavení nechyběl ani navigátor a mimo valník s užitečnou hmotností 2000 kg (1500 v terénu), s rozměrem korby 3025 × 1880 ×



Tatra 92 s odlišně řešenou kapotou motoru a blatníků (1939)



Plněpohonná Tatra 93 (1941)

600 (850) mm se dodávaly vozy sanitní, velitelské a tzv. break, který byl určen na přepravu většího množství osob v otevřené karoserii. Automobily s hmotností 5580 kg měly původně oblou kapotu, zvedanou současně s blatníky; pozdější provedení měla tvary již odlišné.

Tatra 93 se mimo pohonu i přední nápravy (6×6) nijak výrazně od T 92 nelišila a oba vozy se také produkovaly ve stejných letech, 1938–39 (u T 93 uvádějí

některé prameny rok ukončení výroby 1941), T 92 v počtu 529 kusů a T 93 v počtu 783 kusů.

Tatrou 93 je tedy ukončen přehled nákladních automobilů postavených a vyráběných v Kopřivnici, od prvních počátků až k začátku druhé světové války. Typy postavené během války a po jejím ukončení si představíme v některých následujících číslech našeho časopisu.

Jan Neumann