

# závodní Tatra 12?

Rok výroby: 1926?
Motor: benzinový, plochý čtyřdobý dvouválec, chlazený vzduchem
Obsah válců: 1 056 cm <sup>3</sup>
Maximální rychlost: 100 km/h

Dostupné prameny uvádějí, že tento závodní vůz soutěžil již v roce 1924. Rok poté vozy Tatra zažily své největší závodní úspěchy i na mezinárodních tratích včetně slavného italského závodu Targa Florio. **Tatra 11** i následující **Tatra 12**, vozy se zcela originální koncepcí šasi a vzduchem chlazenými motory, se začaly prosazovat na soutěžních tratích. Tovární jezdec Josef Veřmiřovský významně pomohl proslavit značku Tatra, která si začala získávat mezinárodní respekt u největších konkurentů z Francie a Německa. Pro závody do vrchu, jmenovitě německé klání Solitude - Stuttgart v květnu 1924, vznikl soutěžní speciál vyrobený v jediném kuse. Veřmiřovský startoval v kategorii nejnižší kubatury a zvítězil. Prosadit se v těžké konkurenci pomohly i výjimečné jízdní vlastnosti vozu – díky výtečné stabilitě mohli čeští závodníci projíždět

zatáčky plnou rychlostí.

Vozy v následujících závodech měly dále upravenou karoserii včetně blatníků. S dalším modelem **Tatra 12**, vyráběného od roku 1926, přibýly také přední brzdy. Originál vozu se nedochoval, ale existuje několik podařených a funkčních replik.

Vystřihněte vnitřní část vozu **A**, v přístrojové desce prorazte otvor pro volant, vytvarujte a slepte. Boční stěny ohněte barevnou stranou dovnitř. Kousek špejle o délce 1,5 cm nabarvěte černou barvou, provlékněte otvorem v přístrojové desce jako sloupek volantu. Část špejle pod kapotou omotejte dílem **B** stočeným do válečku a upevněte dílem **C**.

Karoserii **D** vystřihněte, prorazte v ní otvory pro osy kol, vytvarujte a nalepte na vnitřní část vozu **A**. Dbejte na to, aby se přístrojová deska a boky obou částí přesně kryly.

Vlepte spojovací část **E** do přední části (masky) kapoty **D**. Při slepování postupujte pečlivě, aby hrana dosedla přesně na hranu. Obdobně slepte pomocí spojovací části **F** druhou stranu a nakonec vlepte doprostřed díl **G**.

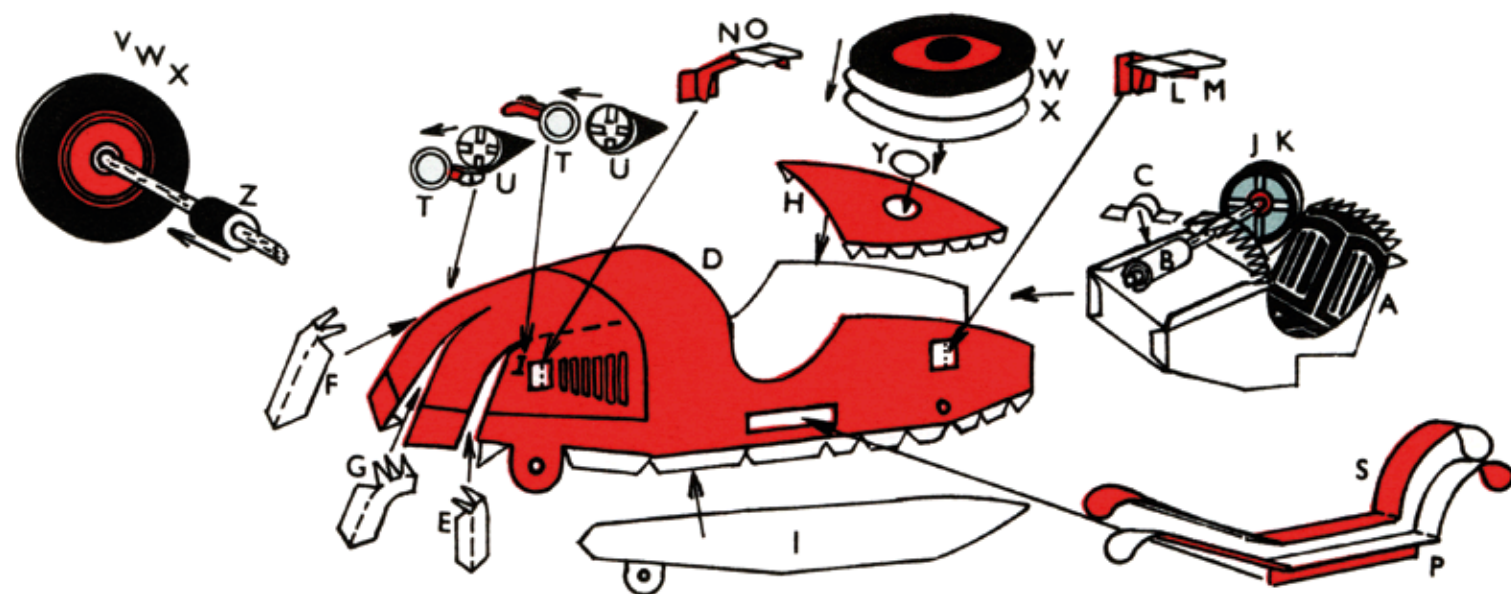
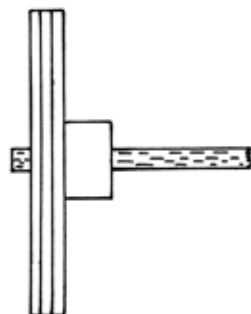
Zadní část karoserie za sedadlem spojte vrchním dílem **H**, který přilepte k dílu **A** a k oběma bokům

**D**. Celou karoserii pak přilepte k podlaze **I**.

Slepte dohromady volant **J** a **K** a po zaschnutí jej přilepte na konec špejle, která tvoří sloupek volantu.

Slepte zadní držáky blatníků **L** a **M** a přední držáky **N** a **O**. Po zaschnutí je přilepte ke karoserii takto: spodní část levého blatníku **P** vytvarujte podle tečkovaní na karoserii, přilepte na karoserii a na držáky blatníků. Obdobně lepte pravou spodní část **R**. Po zaschnutí na ně přilepte vrchní část blatníků **S**. Slepte reflektory **T** s kuzelem **U** a přilepte na značku na karoserii. Z částí **V**, **W**, **X** slepte kola a pomocí pásků **Z** je upevněte ke špejli. Pásky **Z** nejprve několikrát stočte, aby dostaly příslušný tvar, a pak přilepte ke špejli a ke kolu (viz obrázek č. 1). Snadnější otáčení kol docílíte tím, že necháte mezi válečkem **Z** a karoserií asi 1 milimetr vůli.

Obr. 1



# Tatra 17

Rok výroby: 1925
Motor: benzinový, stojatý čtyřdobý šestiválec, chlazený vodou
Obsah válců: 1 931 cm <sup>3</sup>
Maximální rychlost: 110 km/h

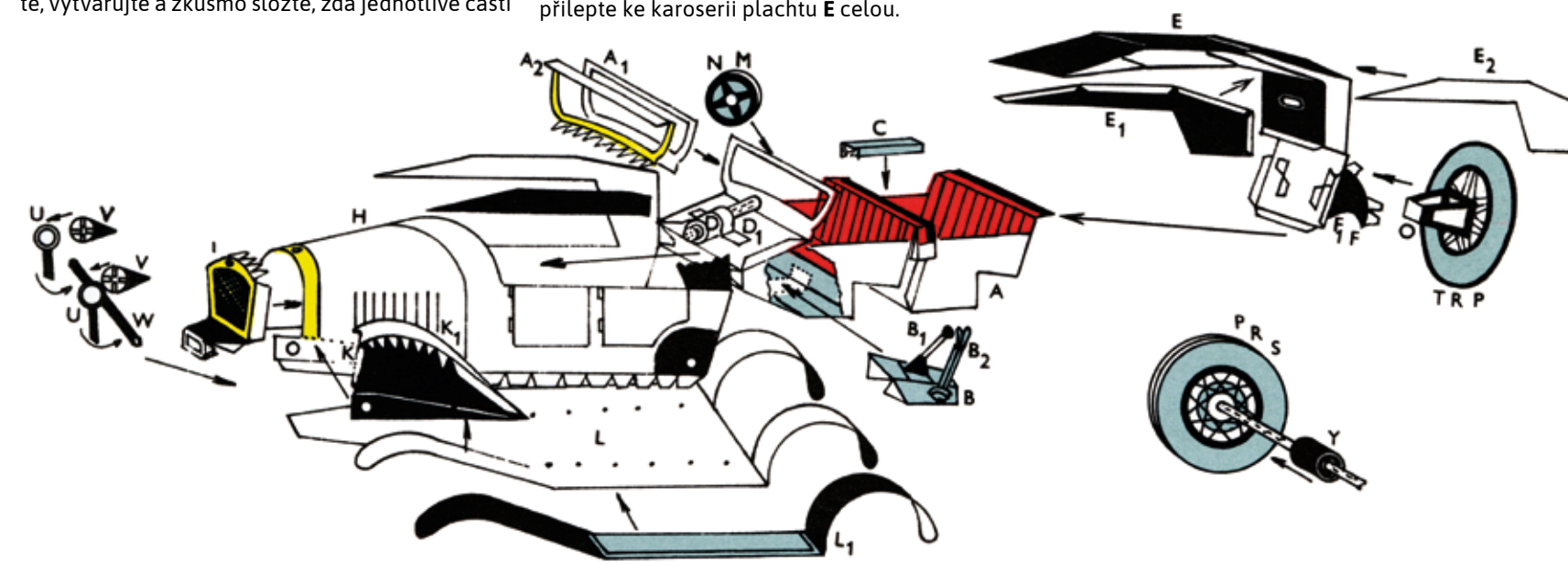
**Tatra 17** se řadí mezi nejluxusnější modely kopřivnické Tetry cílené pro náročnější klientelu, patřila k nejdražším vozům na tehdejších přehlídkách. Automobil byl představen veřejnosti v roce 1925. Měl podvozek s centrální nosnou rourou, s velkým úspěchem odzkoušeným u Tetry 11. Premiéru mělo nezávislé zavěšení kol i přední nápravy. Výkon motoru byl časem zvětšen (objem se zvedl na 2310 cm<sup>3</sup>). „Sedmnáctka“ měla množství různých karoserií, vzniklo i několik hasičských vozů, přičemž jeden je dodnes v péči Sboru dobrovolných hasičů ve Svatém Janu nad Malší u Českých Budějovic. Mezi zajímavé konstrukční prvky patří i mohutný přední nárazník, teleskopicky odpružený dvěma vinutými pružinami po stranách motoru.

Začněte vnitřní částí karoserie **A**, kterou vystřihněte, vytvarujte a zkusmo složte, zda jednotlivé části

k sobě dobře přiléhají. Slepte dohromady až po vklepení dílů **B** a **C**. Můžete před slepením dílu **A** vyříznout „sklo“ okna (světlo modrou část) a na rub žlutého rámu vlepít celofán nebo jinou průhlednou fólii. Dále vyřízněte stejný otvor i v částech **A1** a **A2** a nalepili tyto díly na rám okna v části **A**. Pokud okénko vyřezávat nebudete, stačí, když slepíte dohromady části **A**, **A1** a **A2**.

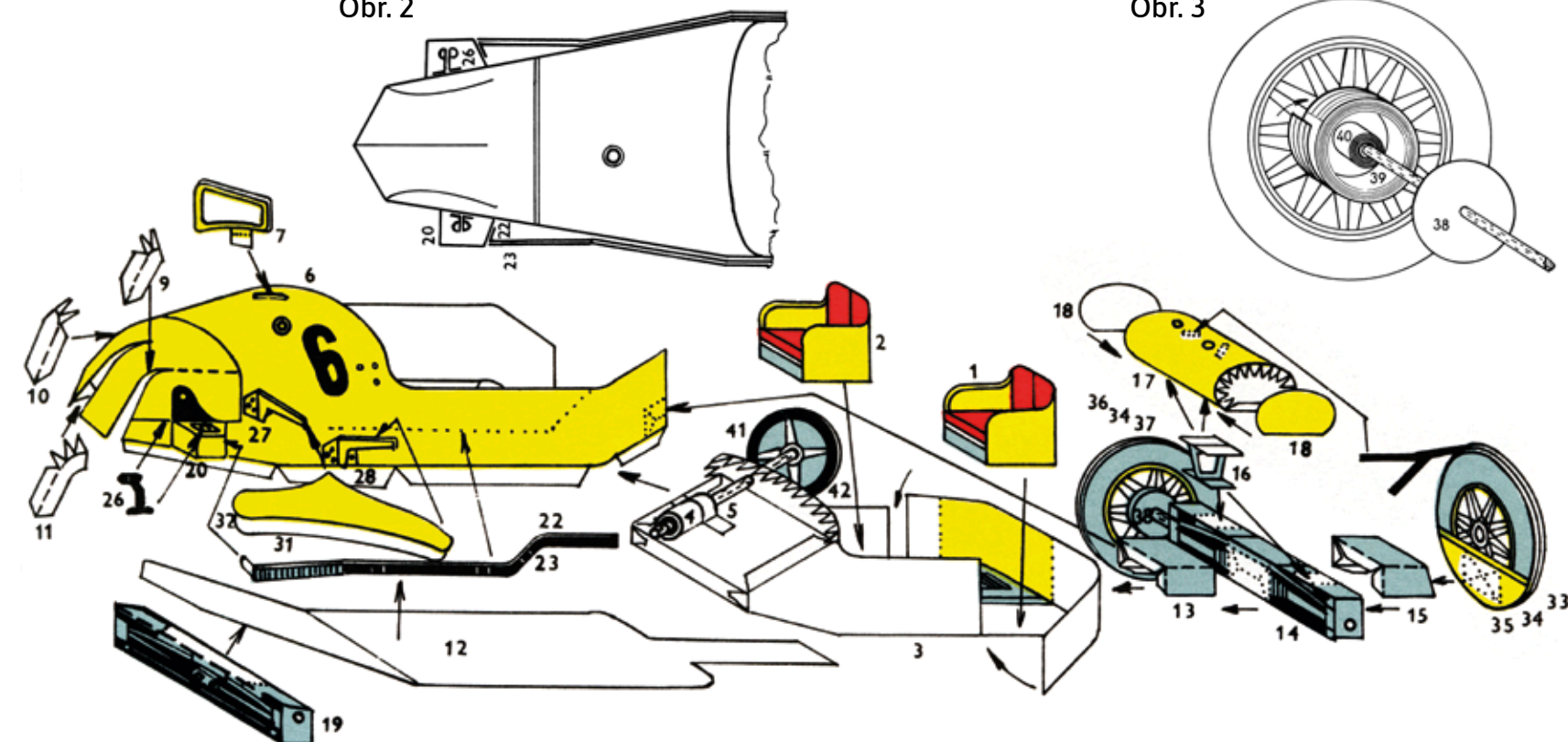
Vystřihněte řadič páku **B1**, páku brzdy **B2** a přilepte na díl **B**. Celek vklep do přední části dílu **A**, kterou pak také slepte. Díl **C** přilepte na podlahu zadní části vnitřku karoserie **A**. Pak slepte i zadní část dílu **A**. Pomocí dílů **D** a **D1** přilepte černě natřenou špejli jako sloupek volantu (volant je 7 mm vzdálen od přístrojové desky). Vystřihněte plachtu **E** a prořízněte do její zadní části otvory pro vsazení blatníků. Vytvarujte, na zkoušku složte a postupně pak slepte díl **E** s boky **E1** a **E2**, aby boky plachty směřovaly černou barvou dovnitř. Do proříznutých otvorů v zadní stěně **E** vsuňte zadní část blatníků **F** a **G**. Jejich chlopně uvnitř zahněte a přilepte. Pak přilepte díl **F1** k dílu **F** a **G1** k dílu **G**.

Vystřihněte karoserii **H**. Prorazte v ní otvory pro osy kol. Po vytvarování karoserie **H** od ní vlepte vnitřek karoserie **A**. Nejdřív přilepte přístrojovou desku, pak přední část se sedadlem a nakonec zadní sedadlo. Přilepte díl **E** vnitřní chlopní ke konci opěradla zadního sedadla a po zaschnutí přilepte ke karoserii plachtu **E** celou.



Obr. 2

Obr. 3



# Tatra Targa Florio

Rok výroby: 1926
Motor: benzinový, plochý čtyřdobý dvouválec, chlazený vzduchem
Obsah válců: 1 056 cm <sup>3</sup>
Maximální rychlost: 120 km/h

Ještě než známá závodnice Eliška Junková dosáhla na Sicílii v roce 1928 svého nejlepšího úspěchu, 5. místa s vozem Bugatti, slavili již tři roky před ní svá vítězství další jezdcí z Československa. Závodní speciál odvozený z Tetry 11 dostal přizvisko **Targa Florio** podle stejnojmenného slavného sicilského závodu. Vozy pro tuto prestižní soutěž byly vybaveny i brzdami předních kol, které se staly standardním prvkem až počínaje Tatrou 12, jejíž výroba začala v roce 1926 (proto někdy bývá mylně označována Targa Florio jako T 12). Hned dva vozy obsadily na slavné soutěži i v kategorii 1100 - 1500 cm<sup>3</sup> v roce 1925 první dvě místa a navíc překonaly tratový rekord o 25 a 21 minut. Vůz měl novou karoserii, upravený dvouválcový motor o výkonu 27 k (19,8 kW) a upravenou přední nápravu. Žádný ze čtyř původních vozů se nedochoval.

Vůz dosahoval rychlosti 120 km/h při průměrné spotřebě 13-14 litrů paliva na 100 km.

Vystřihněte, vytvarujte a slepte sedadlo **1** a **2**. Pak vystřihněte vnitřní část karoserie **3**, prorazte otvor pro sloupek volantu a dál slepte prozatím jen v přední části. Dovnitř dílu vlepte sedadla **1** a **2**.

Vystřihněte díl **4**, stočte do válečku, slepte s kouskem špejle (asi 2 cm dlouhým), obarvěte černou barvou a připevněte páskem **5** k vnitřní část karoserie.

Pozorně vystřihněte závětrný štítek **7**. Můžete též vyříznout papírové „sklo“ a mezi oba rámečky vlepít celofán nebo jinou průhlednou fólii. Než štítek zaschne, vystřihněte a vytvarujte karoserii **6**. Čistým fezem prořízněte podélný otvor pro vsunutí štítku **7**. Přilepte karoserii **6** na vnitřní část vozu **3**, nejdřív k přístrojové desce, pak slepte boky a nakonec zadní část karoserie.

Přední část karoserie (masku) slepte pomocí spojovacích částí **9**, **10** a **11**. Potom přilepte karoserii k podlaze **12**. K zadní části karoserie **6** a **12** přilepte část **13**, po zaschnutí zadní nápravu a za ni ještě část **15**.

Na zadní nápravu přilepte slepení držáky nádrže

**16**. Vystřihněte a vytvarujte plášť nádrže **17** a slepte s čely **18**. Po zaschnutí přilepte nádrž na držáky. Slepte přední nápravu **19** a přilepte k podlaze **12**. Slepte hlavy válců **20** a **21** a přilepte ke karoserii. Dále slepte výfuky **22** a **23** a přilepte je k hlavě válce **20** a karoserii **6**. Potom slepte díl **24** a s dílem **25** a přilepte k částem **21** a **6**. Po vytvarování přilepte sací trubky **26** ke karoserii a k hlavám válce (viz obrázek č. 2). Zkušenější modeláři mohou nahradit papírový výfuk kouskem drátu s černou bužirkou – ohněte drát podle papírového výfuku a přilepte pomocí pásků **41** ke karoserii. Rovněž sací trubky **26** můžete nahradit drátkem. Upevníte je tak, že necháte drát na každé straně o kousek delší než bužírku a konce zapichnete do bílých kroužků vyznačených na karoserii. Přilepte držáky blatníků **27** a **28**. Na ně pak nalepte nejdřív spodní část blatníků **29** a **31** a nakonec i vrchní část blatníků **30** a **32**.

Slepte náhradní kolo **33**, **34**, **35** a přilepte je k dílu **15** a k nádrži **17**.

Slepte kola z částí **36**, **34**, **37**. Nechte je zaschnout zatížená, aby se nekroutila. Držáky kol napodobují brzdové bubny. Části **40** natočíte přímo na špejli. Pásky **39** stočte tak, aby vnější průměr byl shodný s částí **38**. Šedivá vyšrafovaná část dílu **39** tvoří vnější část bubnu (viz obrázek č. 3).