

Obsah

| | |
|--|----|
| PODĚKOVÁNÍ | 7 |
| ÚVODEM | 8 |
| KOČÁRY Z KOPŘIVNICE | 9 |
| ZALOŽENÍ VAGONKY | 11 |
| TATRA A NW | 13 |
| PRVNÍ AUTOMOBIL | 13 |
| SÉRIOVÁ VÝROBA | 17 |
| PRVNÍ TRABLE | 18 |
| LID VERSUS AUTOMOBIL | 18 |
| NW typ A – Alter Vierer | 19 |
| NW typ B – Neuer Vierer | 20 |
| Tápání ve tmě – NW typy C, D, E a F | 21 |
| NW typ J – první osobní automobil s motorem vpředu | 22 |
| NW typ S – svěží ideje v produkci automobilů | 23 |
| NW typ T – na vlnách příznivého vánku | 25 |
| NW typ U – poslední monarcha | 26 |
| EMBLÉM, JENŽ DOBYL SVĚT | 29 |
| TATROVÁCKÁ KONCEPCE | 30 |
| VZDUCHEM CHLAZENÝ MOTOR | 31 |
| LEDWINKŮV PODVOZEK | 33 |
| AERODYNAMICKÁ KAROSERIE | 35 |
| LIDOVÝ VŮZ PŘICHÁZÍ | 39 |
| TYP TATRA 11 | 39 |
| TATRA 12 – JE ROZHODNUTO, POKRAČUJEME | 42 |
| TATRA 49 – KDYŽ TŘI KOLA STAČÍ | 43 |
| HADIMRŠKA NA SCÉNĚ – TATRA 57 | 44 |
| TATRA 54 A 54/30 | 46 |
| TATRA 57A | 46 |
| TATRA 57B | 48 |
| TATRA 57K | 49 |
| KONEC LIDOVÝCH VOZŮ V TATŘE | 50 |
| VOZY PRO NÁROČNÉ | 52 |
| TATRA 17 (1925) | 53 |
| TATRA 30 | 55 |
| TATRA 52 | 57 |
| TATRA 70 | 58 |
| TATRA 70a | 60 |

| | |
|--|-----|
| TATRA 80 | 61 |
| TATRA 77 | 63 |
| TATRA 77a | 65 |
| TATRA 75 – KOPŘIVNICKÝ EXPRES | 66 |
| TATRA 87 ANEB NEZAPOMENUTELNÁ OSMIČKA | 68 |
| MENŠÍ KAPKA V MOŘI – TATRA 97 | 72 |
| SKVĚLÝ TATROVÁCKÝ PLÁN – TATRAPLAN | 74 |
| POSLEDNÍ SLZA Z KOPŘIVNICE – TATRA 603 | 77 |
| Verze T2-603 | 80 |
| Verze T2-603 model '66 | 80 |
| Verze T2-603 model '67 | 81 |
| Verze T2-603 model '68 | 81 |
| Verze T2-603 model '69 | 82 |
| ČEŠKA S ITALSKOU KRVÍ – TATRA 613 | 83 |
| Verze T 613 S | 86 |
| Verze Tatra 613 K | 87 |
| Verze T 613-3 | 88 |
| Verze T 613 RZP | 88 |
| Verze T613-4 | 89 |
| Verze T 613-4 model 95 | 91 |
| ŠATY OD ANGLIČANŮ – TATRA 700 | 92 |
| NA ZÁVODECH A OKRUŽÍCH | 95 |
| PRVNÍ ZÁVODNÍ | 95 |
| TYP „S“ JAKO SPORT | 97 |
| TYPY „T“ A „U“ JAKO „TOTÁLNÍ ÚSPĚCHY“ | 98 |
| TYP T 11 NA ZÁVODNÍCH TRATÍCH | 99 |
| TARGA FLORIO | 101 |
| VELKÁ RUSKÁ JÍZDA | 102 |
| TATRA 17 | 103 |
| TATRAPLANY NA ZÁVODNÍCH KOLBIŠTÍCH | 104 |
| TATRA 601 TATRAPLAN MONTE CARLO | 104 |
| RALLY ALPENFAHRT | 105 |
| T 602 TATRAPLAN SPORT | 107 |
| TATRA 607 | 109 |
| TYP JK 2500 | 114 |
| LEGENDÁRNÍ TATRA 603 | 115 |
| TATRA 603 GT/B5 | 116 |
| Marathon de la Route 1965 | 116 |
| Marathon de la Route 1966 | 118 |
| Marathon de la Route 1967 | 119 |
| TATRA 605 | 120 |
| TATRA DELFÍN 1100 (1963) | 121 |
| TATRA A AUTOKROS | 122 |
| TATRA 623 RTP | 124 |

| | |
|---|-----|
| PRVNÍ VOZIDLO ZÁCHRANNÉ SLUŽBY – TATRA 624 RZP | 126 |
| MTX TATRA V8 | 126 |
| TATRA 700 COUPE | 127 |
| GRAFIT – TATRA SUPERSPORT | 128 |
| TATRA ECORRA SPORT V8 | 129 |
| AML LANTA | 130 |
| PROJEKTY, PROTOTYPY A STUDIE | 133 |
| TATRA V 570 – „TATROVÁCKÝ BROUK“ | 133 |
| TATRA 90 – MOTOR V PŘÍDI | 134 |
| KABRIOLET TATRA 87 | 135 |
| AEROSANĚ TATRA V 755 | 137 |
| TATRA 600 D | 138 |
| KABRIOLET TATRA 600 | 139 |
| TATRA 201 | 140 |
| TATRA 603 A 1962 | 141 |
| TATRA 603 X5 1966 | 141 |
| TATRA 613 COUPE | 143 |
| TATRA 625 | 144 |
| TATRA 613 PREZIDENT | 145 |
| TATRA 613 PANCĚROVANÉ VOZIDLO | 146 |
| TŘÍKOLKY TATRA 603 A 613 | 147 |
| SLAVNÉ OSOBNOSTI | 149 |
| HANS LEDWINKA – DUCHOVNÍ OTEC TATROVÁCKÉ KONCEPCE | 149 |
| JOSEF VEŘMIŘOVSKÝ | 150 |
| ADOLF VEŘMIŘOVSKÝ | 151 |
| HUGO FISCHER VON RÖSLERSTAMM | 152 |
| DIPL. ING. PAUL JARAY | 152 |
| PROF. DR. ING. WUNIBALD KAMM | 152 |
| FRANTIŠEK KARDAUS | 153 |
| PROF. ZDENĚK KOVÁŘ | 153 |
| VÁCLAV KRÁL | 153 |
| DIPL. ING. DR. TECHN. ERICH LEDWINKA | 153 |
| THEODOR VON LIEBIG | 154 |
| ING. JULIUS MACKERLE | 154 |
| ING. IVAN MIČÍK | 155 |
| LEOPOLD SVITÁK | 155 |
| AKAD. SOCHAŘ JIŘÍ ŠPANIHEL | 155 |
| IGNÁC ŠUSTALA | 155 |
| ING. ERICH ÜBELACKER | 155 |
| GEOFF WARDLE | 156 |
| ZÁVODNÍ A SOUTĚŽNÍ ŘIDIČI | 156 |
| ZÁVĚREM | 157 |

| | |
|--|-----|
| KOPŘIVNICKÁ MUZEA | 157 |
| TATRA KLUBY | 157 |
| TECHNICKÁ DATA AUTOMOBILŮ NW A TATRA | 159 |
| Präsident | 159 |
| Meteor, Nesselsdorf, Wien, Bergsteiger, Versucher, Auhof, Spitzbub | 159 |
| Závodní (Rennwagen) | 159 |
| A-Vierer | 160 |
| Elektromobil | 160 |
| Neuer Vierer | 160 |
| Typ B | 160 |
| Typ C, Typ D | 161 |
| Typ E | 161 |
| Typ F | 161 |
| Typ J (30) | 161 |
| Typ J (40) | 162 |
| Typ L | 162 |
| S4 (16/20), S4 (20/30) | 162 |
| S6 (40/50) | 162 |
| T | 163 |
| U | 163 |
| Tatra 11 | 163 |
| Tatra 12 | 164 |
| Tatra 17 | 164 |
| Tatra 49 | 165 |
| Tatra 17/31 | 165 |
| Tatra 30 | 166 |
| Tatra 52 | 166 |
| Tatra 54 | 167 |
| Tatra 57 | 167 |
| Tatra 57a | 168 |
| Tatra 57b | 168 |
| Tatra 70 | 169 |
| Tatra 70a | 169 |
| Tatra 80 | 170 |
| Tatra 75 | 170 |
| Tatra 77 | 171 |
| Tatra 77a | 171 |
| Tatra 87 | 172 |
| Tatra 97 | 172 |
| Tatra 600 | 173 |
| Tatra 603 | 173 |
| Tatra 613 | 174 |
| Tatra 700 | 174 |
| LITERATURA | 175 |
| REJSTŘÍK | 177 |
| NABÍDKA ODBORNÉ LITERATURY | 181 |
| PŘÍLOHA | 189 |

Poděkování

Mé opravdové a srdečné díky patří především mé rodině a přítelkyni za trpělivost, paní Miroslavě Veřmiřovské za poskytnutí cenných informací, panu Karlu Rosenkranzovi za poskytnutí materiálů a odborné konzultace, starostovi města Kopřivnice panu Jiřímu Tichánkovi za poskytnutí materiálů, panu Vladimíru Míčkově za poskytnutí materiálů a odborné konzultace, kolegům a kolegyním z Technického muzea Kopřivnice za pochopení, konzultace a toleranci, kolegyním z Muzea Fojtství v Kopřivnici za poskytnutí materiálů, Davidu Židlickému za poskytnuté profesionální fotografie, Tatra Veterán Car clubu Kopřivnice a jeho prezidentce Aleně Čípové, všem dalším Tatra klubům z ČR i zahraničí za poskytnuté materiály, HZS Tatra Kopřivnice, Design Centru ČR a Jakubu Friedlovi za retuše fotografií vozidla JK 2500, kolegům z muzea sportovních vozidel v Lánech, Dopravě Tatra, s. r. o., pánům Milanu Jozífovi, Václavu Královi, Karlu Bordovskému, Juliu Kubinskému, Ondřeji Ertlovi, Jaromíru Hajdůškovi, Zdeňku Hajdůškovi, Stanislavu Hajdůškovi, Juliu Randýskovi, Ivanu Labaškovi, Milanu Láníkovi, Erichu Preissovi, Luboši Černému, Ing. Vítězslavu Hinnerovi, Milanu Rosenzweigovi, Josefu Svobodovi, Ing. Milanu Staroňovi, Františku Chmelařovi, Petru Vičanovi, Eduardu Křiklavovi, Miroslavu Vondenovi, Martinovi a Davidovi Horákovým a Lubomíru Pálkovi.

Pokud jsem na někoho v tomto výčtu náhodou zapomněl, pak vězte, že to nebylo ani v nejmenším úmyslem. Všem děkuji za vynikající spolupráci, bez které by se tato kniha nikdy nedostala k vám, čtenářům.

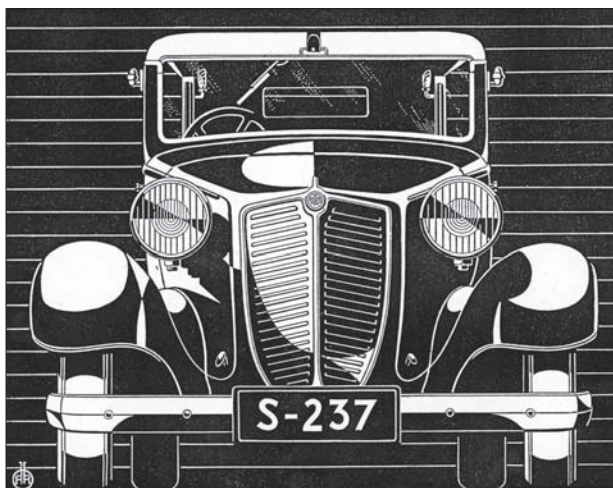
Autor

Úvodem

Uplynulo již více než sto let od dob, kdy z bran kopřivnického závodu vyrazil první automobil. Historie v tomto místě však sahá hlouběji. První zmínky o výrobě dopravních prostředků se datují do roku 1850. Ačkoliv je i 150 let z pohledu dějin pouze kratičkou epizodou, pro mnohé je právě tato výšeč v kruhu automobilových dějin velmi podstatnou. Nebylo by pravdivé tvrdit, že toto období bylo klidné a nezajímavé.

Čechy a Morava byly odjakživa průmyslovými výspami a transportním koridorem rakousko-uherského impéria. Bohatý výskyt nalezišť nerostných surovin i příhodná geografická poloha byly faktory, které pozitivně ovlivnily rozvoj řemeslné výroby. Právě zde bylo ideální podhoubí pro vznik četných podniků, jež vyráběly či dosud vyrábí dopravní prostředky.

Mnohé z těchto firem přinášely revoluční myšlenky a převratná řešení a udivovaly nejen okolní země, ale i celý svět. Mnohé z nich však také upadly v zapomnění a mnohé nepřežily těžká období válkami zkoušeného světa. S jistou dávkou hrdosti lze konstatovat, že na relativně malém území dnešní České republiky v průběhu oněch 150 let působilo mnoho věhlasných automobilových značek, reprezentujících celou škálu generací zručných konstruktérů, mechaniků, jezdců. Bez těchto průkopníků bychom netušili, že slova jako Aero, Jawa, Laurin & Klement, Myron, Praga, Škoda, Tatra, Walter či Wikov mají jakoukoliv souvislost s vynálezem nazývaným automobil.



Reklamní kresba Tatry 75

Jméno Tatra budiž synonymem čehosi výjimečného v našich i v cizích zeměpisných šířkách. Nejsou to pouze nákladní či osobní vozy, které se nesmazatelně zapsaly do historie automobilismu. Abychom učinili mozaiku kompletní, je vhodné se zmínit také o tom, že výrobky z Kopřivnice bylo možno spatřit též na kolejích či ve vzduchu. I zde prokazovaly čest svému jménu a píli tvůrců, kteří jim vtiskli konečnou podobu a technické parametry.

Ačkoliv kronika červeno-bílého kulatého emblému obsahuje ještě mnoho nepopsaných listů, kapitola osobní vozy je patrně, k lítosti mnoha lidí, již zcela definitivně dopsána. Navzdory těmto okolnostem si vozy, které přečkaly ataky neúprosného času, zaslouží náležitou pozornost. Pojďme tedy společně zařadit v historii bohatě zdobené úspěchy jedné z nejstarších automobilek ve střední Evropě.