

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 PANCÉŘOVANÉ 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 Míčkovi 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.

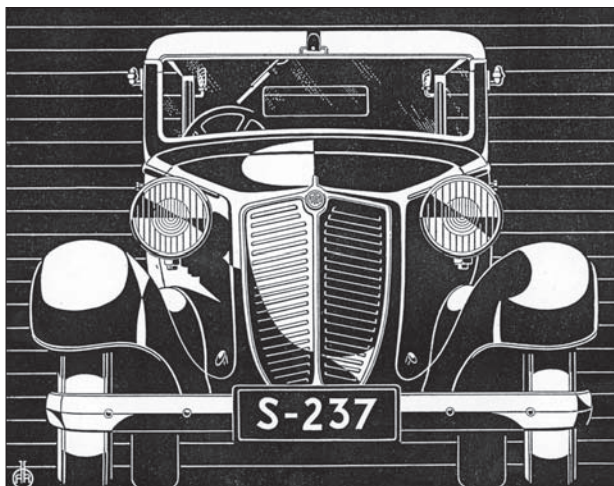
Autor

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 výseč 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 hrlosti 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.